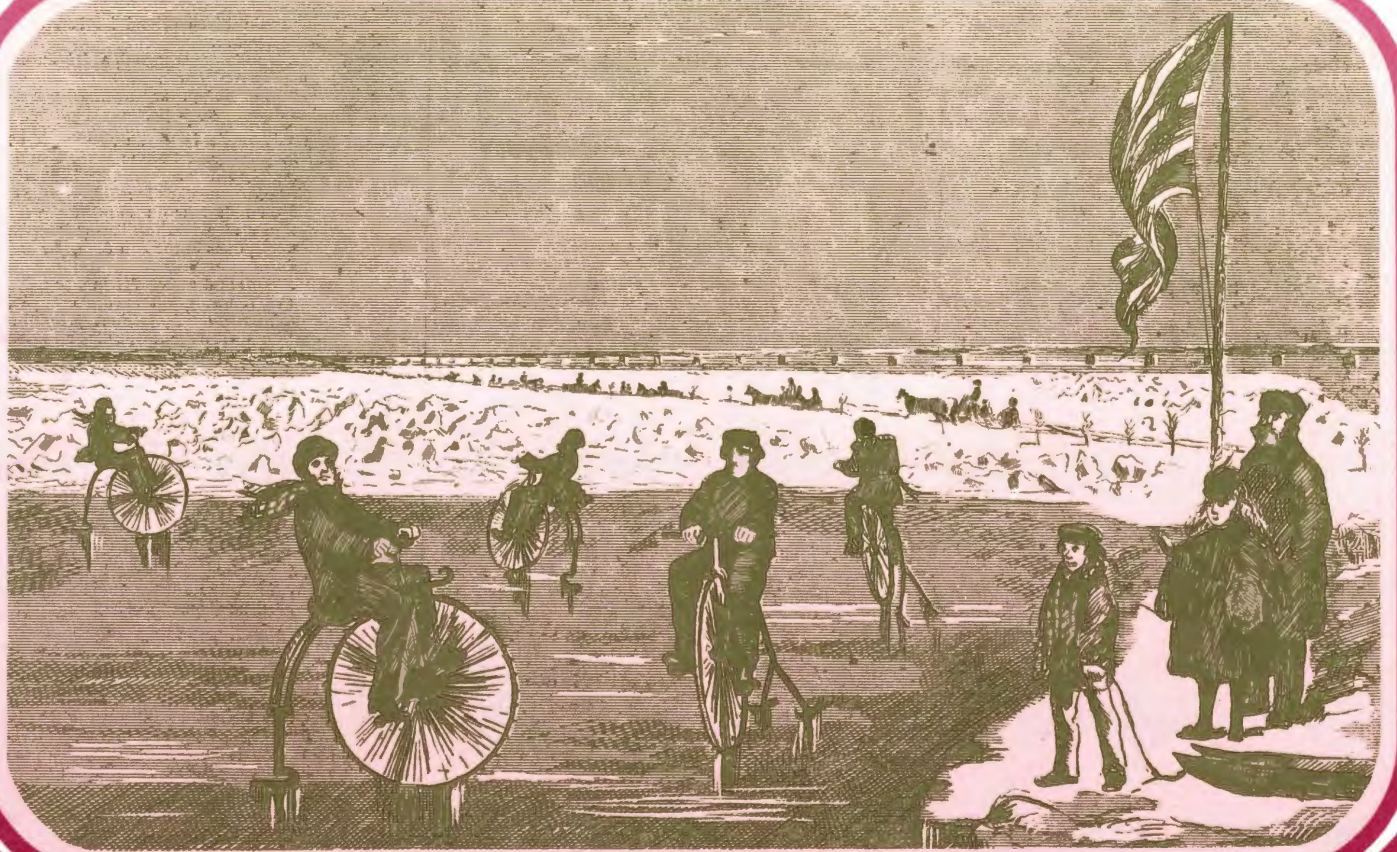


Saguenayensia

REVUE DE LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY

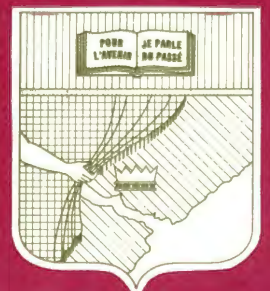
Volume 18 — Numéro 2

Mars-avril 1976



Ce numéro contient:

- ★ Epopée du chemin de fer
- ★ Mariages
- ★ Mémoires: Xavier Paradis
- ★ Nom: Saguenay
- ★ Perdrix blanches, poissons
- ★ Famille Boudreault



JE DEVOILE

*CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY*

M. Léonidas Bélanger, président
M. le Chanoine François Plourde, vice-président
M. Raoul Fortin, secrétaire
M. Sabin Caron, trésorier
Mgr Victor Tremblay, archiviste
M. Roland Bélanger, archiviste adjoint
MM. l'abbé Raymond Desgagné,
Raoul Lapointe
Laurent Beaulieu
Charles Cooke
Edmond Pilote
Marcel Lapointe, directeurs.

REPRESENTANTS A LA CORPORATION DU MUSEE

Dr Marcel Lapointe
M. Roland Bélanger

SECTION DE GENEALOGIE

M. Léonidas Bélanger

COMITE D'HISTOIRE

M. Raoul Lapointe
M. Sabin Caron
M. Roland Bélanger

COMITE D'ADMINISTRATION DE SAGUENAYENSIA

M. Léonidas Bélanger, président
M. Roland Bélanger, secrétaire-trésorier
Mgr Victor Tremblay, directeur
M. Sabin Caron, conseiller

COMITE DE REDACTION DE SAGUENAYENSIA

Directeur: Mgr Victor Tremblay
Publicitaire: M. Armand Demers
Responsable: M. Roland Bélanger
Expédition: M. Raoul Fortin

ILLUSTRATION DE LA COUVERTURE

Les thélocipèdes à patins, ancêtres des motocyclettes et des motoneiges, ont eu leur part de célébrité. — Photo d'un dessin reproduit dans l'*Opinion Publique* en 1870 (page 62).

Aucune reproduction n'est autorisée sans le consentement écrit de l'auteur d'un article signé ou celui de la Société Historique du Saguenay pour les textes non signés.



Publications en ligne de la Société historique du Saguenay

Recherche

- ⊙ La recherche s'effectue par mots-clés parmi les titres et les auteurs de chaque numéro, en utilisant un thème, un endroit, une année ou un auteur précis. La base de données recherche tous les mots inscrits individuellement dans l'indexation.
- ⊙ La reconnaissance optique de caractères (ROC) est active à chaque fichier numérique. Pour une recherche à l'intérieur de chaque numéro, il est conseillé d'utiliser la boîte de dialogue *Rechercher / Find* (CTRL + F).
- ⊙ Tous les titres d'articles sont répertoriés dans la table des matières des fichiers numériques (signets).

Règles d'utilisation

- ⊙ Les auteurs conservent leurs droits d'auteurs.
- ⊙ La Société historique du Saguenay conserve ses droits en tant qu'éditeur.
- ⊙ En vertu des dispositions de la [Loi sur le droit d'auteur](#), les articles parus ne peuvent être reproduits totalement ou partiellement, traduits, distribués ou adaptés sans l'autorisation écrite de l'auteur et de la Société historique du Saguenay.
- ⊙ La référence aux informations disponibles est obligatoire. Elle doit comprendre les noms et prénoms des auteurs, le titre de l'article, le titre du périodique, l'année de publication ainsi que la page de référence.
- ⊙ Il est de la responsabilité de l'utilisateur de se conformer aux différentes lois en vigueur.

Bases de données en ligne

- ⊙ Pour plus de contenus historiques, des lectures et recherches supplémentaires sont possibles grâce aux bases de données¹ de la Société historique du Saguenay au www.shistoriquesaguenay.com :
 - Publications en ligne
 - Archives en ligne
 - Bibliothèque en ligne
 - Images en ligne
 - Capsules historiques
 - Et autres

Devenir membre de la Société historique du Saguenay

- ⊙ Avec votre appui, vous participez à la mission de la Société historique du Saguenay qui est de diffuser, acquérir, traiter et conserver le patrimoine documentaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Être membre de la Société historique du Saguenay vous donne accès à la revue d'histoire *Saguenayensia*, ainsi qu'à des escomptes sur des produits en boutique et des reproductions de documents d'archives. Visitez notre [boutique en ligne](#) pour découvrir la variété des produits disponibles.

¹ Les bases de données disponibles peuvent varier.



Saguenayensia

Revue de la Société Historique du Saguenay

Volume 18 — Numéro 2

Mars-avril 1976

SAGUENAYENSIA

Editorial

Directeur: Mgr Victor Tremblay
Président: M. Léonidas Bélanger
Secrétaire-trésorier: M. Roland Bélanger

NOTRE CHEMIN DE FER

ADRESSE:

C.P. 456
Chicoutimi, G7H 5C8
Téléphone: 549-2805

Imprimeur:

Le Progrès du Saguenay, Ltée
316, avenue Labrecque, Chicoutimi

Abonnement par année: \$10 00

Courrier de la deuxième classe
Enregistrement No 0849.
Dépôt légal le trimestre 1974
Bibliothèque nationale du Québec

Le chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean et de là à Chicoutimi, dont on peut lire ici un bref mais substantiel sommaire historique, est pour notre région un fait d'importance capitale. Dès l'origine de la colonisation dans la vallée du lac Saint-Jean il fut jugé comme une nécessité dont l'urgence grandit à mesure qu'augmentèrent la population et les besoins de communication avec l'extérieur.

Il fallait en effet à cette population un débouché pour ses produits et une entrée pour son alimentation en tout ce qui ne pouvait pas être réalisé sur place, et les communications par la voie de Chicoutimi et celle de Bagotville étaient à la fois ruineuses et insuffisantes. Cinquante ou soixante milles de trajet par terre pour transporter les personnes et le matériel venant de l'extérieur et, inversement, les produits qu'on pouvait vendre pour équilibrer le budget de la vie, cela absorbait une somme de temps et d'argent tellement considérable que la peine l'emportait sur le profit. De plus, la suite des communications avec l'extérieur au-delà de Chicoutimi et Bagotville n'ayant pas d'autre route que celle du cours du Saguenay fermé par la glace sept mois sur douze, le pays entier se trouvait complètement isolé pendant plus de la moitié de l'année.

Il résultait de tout cela que le progrès et même, en grande partie, la vie économique de la région du Lac-Saint-Jean étaient en pratique paralysés. A ce point qu'on eut recours à un moyen extrême, très onéreux et quand même aussi peu efficace que les autres: l'ouverture d'un chemin carrossable à travers les Laurentides.

Ce chemin, à peu près praticable après 1870 mais achevé seulement dix ans plus tard et pratiquement inutilisable en hiver, ne répondant pas au besoin de la région, les efforts se concentrèrent de plus en plus sur la réalisation du chemin de fer. Et celui-ci, commencé modestement en 1855 dans un but restreint d'exploitation forestière, finit par atteindre les bords du lac Saint-Jean après plus de trente années de "marches et démarches", dont on sera sans doute intéressé à lire un aperçu.

Le chemin de fer, circulant en toute saison et permettant de transporter rapidement du matériel de toute quantité et de toute pesanteur, fut la ressource vitale de la région, qui dès lors connut une activité extraordinaire et en quelques années, de 1888 à 1914, soit un quart de siècle, se développa en tous domaines et devint un pays autonome pouvant à peu près se suffire à lui-même.

Il a perdu une part de son rôle en ces dernières années, l'avion et l'autobus lui ayant enlevé sa clientèle humaine et le camion, avec ou sans vanne, offrant des facilités de chargement et distribution qu'il ne peut pas donner; mais il garde cependant une fonction suffisante pour prouver son utilité et l'opportunité de le maintenir en service. A tout calculer il demeure le moyen de transport le moins dispendieux et celui qui assure le plus de sécurité et le plus de fidélité aux horaires fixés.

La rédaction

SOMMAIRE

	Pages
Editorial	25
L'épopée du chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean — Anne-Marie de Launière-Dufresne	26
Mariages de la région — Léonidas Bélanger	35
Mémoires d'un ancien — Xavier Paradis	47
Nos noms géographiques: SAGUENAY — J.-B. Savard	42
Perdrix blanches et poissons — Victor Tremblay	44
La famille Boudreault — Léonidas Bélanger	46

L'épopée du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean

Qui ne sait pas que la première traversée en avion, sans escale, de l'Atlantique fut réussie en 1927? *Le Spirit of St. Louis*, qui parvint à conduire de New York à Paris et au faite de la gloire ce jeune Américain inconnu qui le pilotait, est aujourd'hui un objet de musée. Combien petit nous paraît cet oiseau qui réussit un si long vol! L'histoire de l'aviation appartient au XXe siècle. Depuis l'exploit de Charles Lindberg, l'aviation a fait des pas fantastiques, de sorte que, avec les facilités de déplacements que nous lui devons, les dimensions de notre planète ne sont plus ce qu'elles étaient. On ne peut nier qu'elle a changé le visage de la civilisation moderne, ce qui n'a pas empêché Lindberg de mourir en août 1974.

Moins nombreux, cependant, sont ceux qui se rappellent que ce n'est pas beaucoup plus d'un siècle avant cet exploit de Lindberg que le chemin de fer est né. Cette innovation connut de longs et nombreux déboires avant de rendre les services que nous connaissons. Le chemin de fer a pourtant révolutionné le siècle qui a précédé le nôtre. La vitesse, dès ce moment, commença à soustraire des dimensions à l'espace.

Au Canada, l'histoire de la voie ferrée remonte à 1836 alors que fut construit le chemin de fer entre Montréal et Saint-Jean (Québec). Par après, en 1851, il y eut celui qui relia Montréal et Québec.

C'est aussi tôt qu'en 1854 que le Parlement du Canada-Uni votait l'Acte pour incorporer la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Saguenay (Quebec Northern Railway Company). Cette loi avait été votée à la demande d'un groupe de citoyens de la ville de Québec, dont le futur premier ministre, P.-J.-O. Chauveau. Ce projet de "tracer, construire, faire et finir un chemin de fer ou à lisses, à simple ou double voie", commençant à la ville de Québec pour se diriger vers la rivière Sainte Anne, limité au début à 32½ milles, était explicite sur ses buts futurs. Le texte de cette loi de 1854 et le rapport de l'ingénieur en chef, H. M. Fosdick, sont précis: "Et dans le cas où aucune difficulté physique ne se présenterait, l'objet de la compagnie serait d'entreprendre de rallier le Saguenay... si les avantages d'un tel projet en rendaient l'entreprise désirable".

L'unique raison mise de l'avant pour promouvoir la construction de cette voie ferrée était l'approvisionnement de la ville de Québec en bois de chauffage à bon marché. Dès le début, les dirigeants de la compagnie avaient prévu que ce chemin de fer ne serait exploité que huit mois par année, l'hiver ne permettant pas de fonctionner avec économie. Sans capitaux suffisants, après quelques travaux préliminaires d'arpentage, de vagues tracés, le tout fut abandonné.

En ces années aucune route carrossable n'existait entre Québec et le Lac-Saint-Jean. Cette région en était à ajuster ses premiers ébats. On n'y accédait que par bateau, le terminus était Chicoutimi, et par des chemins à peine tracés de cet endroit au lac Saint-Jean.

LES SOURCES

On pourrait écrire un gros livre, qui ne manquerait pas d'intérêt même de nos jours, sur l'histoire du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean. La documentation est abondante et colorée. Nous ne donnerons, cependant, que les grandes lignes de cette aventure, dont nous pouvons trouver l'histoire, plus ou moins raccourcie, à plusieurs aspects, dans maintes publications. En 1953, soit un siècle après cette première tentative de construction d'un chemin de fer vers le lac Saint-Jean, la bibliothécaire du siège social des Chemins de fer du Canadien National, Mlle Helen Dechief, fit une bibliographie de la documentation disponible à la bibliothèque municipale de la ville de Montréal et à celle de Saint-Sulpice (1), sur l'histoire du chemin de fer au Canada. Le Service de recherches et développement de cette compagnie, qui nous a fourni ces renseignements, a aussi ses propres archives, le tout en langue anglaise bien entendu. L'historien peut y puiser les précisions indispensables, lorsqu'il s'agit de situer, dans le temps, les faits, les actes légaux, etc., concernant les compagnies intéressées dans ces constructions, les capitaux autorisés, etc.

D'autres dimensions de cette aventure, importante pour l'époque, appartiennent à la petite histoire. Celle-ci apporte, collée à l'humain comme le fruit ne peut renier l'arbre qui l'a produit, cette sève chaude qu'on peut appeler, sans risque de se tromper, le sang du passé qui coule toujours dans nos veines.

ANTECEDENTS

En quelques pages, comment redonner son souffle à cette épopée? "Il faut ici que le lecteur se reporte quelque peu en arrière s'il veut savoir combien furent difficiles les commencements, combien pénibles les étapes successives d'une entreprise que nous considérons comme la plus féconde de toutes celles qui aient été conçues pour la province de Québec, depuis un demi-siècle, et comme portant en elle d'incalculables résultats", écrivait Arthur Buies, dans son livre *LE CHEMIN DE FER DU LAC-SAINTE-JEAN*, publié en 1895. Depuis ces faits, qui ont pris un autre recul de quatre-vingts ans nous permettent d'apprécier plus encore ce qu'a apporté à cette région le service d'une voie ferrée qui la reliait à la capitale.

Après plusieurs mois de discussions, c'est le 5 avril 1869 que la Compagnie du chemin de fer Québec et Gosford obtenait de l'Assemblée législative l'autorisation de construire une voie ferrée de la rivière Saint-Charles, à Québec, jusqu'au canton Gosford, situé à vingt-six milles de la ville. On accordait une subvention de \$1,750 par mille. L'année suivante, le 24 décembre 1870, le nom de la compagnie fut changé en celui de Compagnie du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean, nom qui explique les projets des intéressés. Le capital autorisé de cette compagnie fut de \$120,000, soit 12,000 parts à \$10 chacune, chaque actionnaire ayant droit à un nombre de voix correspondant au nombre d'actions inscrites à son nom.

“Nécessité rend industriels” est un vieil aphorisme qui résume ici le pourquoi des décisions qui furent prises. Il fallait faire beaucoup avec peu de capitaux. Un américain, J.-B. Hubert, offrit à cette compagnie de répéter l'expérience réussie au nord de l'Etat de New York, dans une exploitation forestière. Son offre étant acceptée, cet entrepreneur, en un temps plus court que prévu, construisit cette voie, non plus sur rails, mais sur des *lisses*, pièces de bois ayant quatorze pieds de longueur, sept pouces de hauteur et quatre de largeur. De bois d'érable, ces pièces reposaient sur des traverses d'épinette ou de pruche, distantes l'une de l'autre d'une quinzaine de pouces. Et c'est à 15 pouces à chaque bout de ces traverses qu'on faisait une entaille. Posées bout à bout ces pièces de bois étaient maintenues en place dans cette entaille par des coins de bois dur. Aucun clou ou pièce métallique n'étaient utilisés. Commencée en septembre 1869, cette voie sur *lisses* fut inaugurée à la fin de novembre 1870. On avait investi dans cette construction un capital moins important que l'aurait exigé un chemin de fer sur rails..

Tout se déroula si bien dans les premiers mois que les directeurs en furent eux-mêmes étonnés. “En quelques semaines, écrivit Arthur Buies, trois grandes scieries s'élevèrent sur des rivières traversées par la ligne, et de grandes quantités de bois de chauffage et de construction étaient transportées en ville.” Lorsque la saison des pluies froides, du gel et du verglas, des tempêtes de neige arriva, on se buta à des difficultés diverses. Elles devinrent insurmontables lors du dégel. Comment faire rouler des trains sur ces pièces de bois verglacées, qui se toraient, raidissaient, etc.? Le belle saison de 1873 se passa en réparations. En 1874, ce chemin sur *lisses* fut abandonné.

ON ARGUMENTE

Depuis quelques années, on ne cessait au Lac-Saint-Jean de mousser le projet de construction d'une route carrossable entre Québec et cette partie de la province. On dépensa même plusieurs milliers de dollars avec des résultats... qui menèrent six habitants de cette région jusqu'à la Vieille Capitale. Le *Canadien* du 1er février 1871, qualifiait ceux-ci du titre de “premiers colons du royaume du Saguenay”. Ils avaient fait quarante lieues en trente-six heures de voyage, et encore avait-il fallu qu'ils transportent avec eux leur nourriture et celle de

leurs chevaux, sans oublier rien de ce qui était nécessaire pour passer la nuit, car aucun relais n'existait le long de cette route.

Le journal nommé plus haut n'y allait pas du dos de la cuiller. “Les gens sensés croient encore que ces *promeneurs* ne s'en retourneront pas par le même chemin, ni que le gouvernement, s'il n'a pas perdu tout à fait la tête, ne consentira une seconde fois à organiser et à payer une autre série d'expéditions pour la petite gloire de dire qu'un cheval et une voiture ont pu se rendre vivants à Québec, à force d'argent et de moyens de toutes sortes”.

Cette randonnée avait coûté, semble-t-il, \$1,200 au gouvernement du Québec, qui avait alors à sa tête, comme premier ministre et secrétaire provincial, M. Chauveau. “La question du jour, ajoutait-on, est de savoir si l'on pourra, plus tard, se servir d'une manière avantageuse de ce chemin de colonisation, qui est loin d'être fini, ou si l'on doit cesser de faire des dépenses sur ce chemin, pour employer les deniers du gouvernement plutôt à la construction du chemin de fer de Gosford. Il est évident que cette voie ferrée sera plus avantageuse pour le transport des voyageurs et des produits du Lac-Saint-Jean”. Ces lignes furent écrites plus de quinze ans avant l'arrivée du chemin de fer à Lac-Bouchette. Nous savons que c'est le rail qui gagna la partie.

De plus en plus, le chemin de fer était dans l'atmosphère, si important et coûteux fut-il. Il serait trop long, cependant, de rappeler toutes les batailles verbales, les controverses, les affrontements et tout spécialement la saveur de certaines citations de ceux qui luttèrent, en ce sens, par la parole et leurs écrits. Il fallait convaincre le plus grand nombre. Si plusieurs demeuraient indifférents, plus nombreux étaient ceux ouvertement contre cette innovation. Parfois, les arguments avaient des lettres comme celui qui les servait. “Messieurs les députés”, écrivait en 1873, sous le pseudo de *François Bonami*, sir Adolphe-Basile Routhier, dans une requête aux Chambres, sous le titre de LA BOURSE ET LA VIE, “il y a des oeuvres qui peuvent être différées sans un préjudice grave; mais il y en a d'autres qui s'imposent à l'action immédiate des législateurs, et parmi celles-ci se range en première ligne la construction d'un chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean”. Et, quelques pages plus loin, sous le sous-titre de “Double erreur”, il continuait: “Premièrement. — Pour construire un chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, il ne faut pas tant d'argent qu'on le pense généralement. Secondement. — Nous ne sommes pas aussi pauvres qu'on se plaît à le dire, et nous avons les moyens de construire ce chemin de fer. Chateaubriand disait qu'il ne faut pas prendre un levier pour soulever une paille. Il se moquait ainsi des faiseurs d'embarras qui voient toujours des obstacles insurmontables à l'accomplissement des oeuvres patriotiques les plus aisées. Messieurs, je ne prétends pas que la construction du chemin de fer soit une paille à soulever. Non certes, c'est plutôt un lingot d'or, et j'admets que pour le soulever il faut avoir un levier d'argent. Mais je soutiens que ce précieux levier n'est pas introuvable, et que l'entreprise proposée est bien loin d'être une impossibilité.”

Un peu plus tôt la même année, Jean-C. Langelier, un des rédacteurs au *Canadien*, avait écrit un long communiqué intitulé LA NECESSITE ET LA POSSIBILITE D'UN CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU LAC-SANT-JEAN. C'était une étude sur le coût d'établissement de cette voie ferrée, son tracé, les frais d'exploitation, le transport des voyageurs et du fret... etc. "Nous avons vu, lit-on, dans cet imprimé, que les ingénieurs américains, comme les ingénieurs français et anglais, estiment qu'un chemin de fer de trois pieds de largeur est la moitié moins dispendieux à établir qu'une ligne de 4 pieds 8½ pouces. Nous pourrions bien baser là-dessus un calcul relatif; mais puisque nous tenons à attirer l'attention des capitalistes sur cette entreprise comme leur offrant une belle spéculation, nous préférons entrer dans quelques détails, afin de leur permettre de se former une assez juste idée de cette entreprise". Des estimations approximatives de ces deux projets suivaient.

REPRISE DE L'ACTION

L'intérêt des Québécois attentifs au progrès, au développement économique de la province s'accroissait. En 1872, on avait commencé cette colossale construction du Transcontinental, qui devait s'étendre de l'Atlantique au Pacifique, et qui fut terminé en 1885. On vit naître l'Intercolonial, de Rivière-du-Loup au lac Supérieur, en 1876, et l'année suivante le curé Labelle obtenait sa voie ferrée jusqu'à Saint-Jérôme (Terrebonne). Cette année-là, une autre se dirigeait de Montréal vers Hull.

Dès qu'on eut cessé l'exploitation du chemin de fer sur *lisses*, en novembre 1874, un conseiller de la ville de Québec, Edmond Giroux, proposait de demander à l'Assemblée législative l'émission de débetures qui permettrait à la Compagnie du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean de construire une voie ferrée sur rails dans la direction du lac Saint-Jean.

La proposition de M. Giroux fut aussitôt acceptée. Le montant des débetures fut fixé à \$450,000 et représentait une subvention de \$2,500 par mille de construction, payable par tranches de \$90,000, chaque fois que la compagnie aurait terminé trente-six milles de voie ferrée. La distance entre Québec et le lac Saint-Jean étant approximativement de cent quatre-vingts milles, on avait divisé en cinq sections le travail à exécuter.

ETUDE DE TRACES

Le gouvernement de la province nomma Horace Dumais, arpenteur-géomètre de Roberval, de compétence indéniable et reconnu comme un des hommes connaissant le mieux ce territoire s'étendant du lac Saint-Jean au lac Edouard et de la rivière Batiscan au Saint-Maurice, pour faire une exploration poussée en ces lieux, au cours de l'hiver 1874-75, dans le but de fixer le futur tracé de cette voie. Il faut rappeler ici que, au cours de l'hiver 1870, Eugène Casgrain avait fait un voyage d'exploration en ce sens, entre Québec et le lac Saint-Jean. Il en était venu à la conclusion que le tracé le plus

recommandable pour cette construction suivait le cours de la rivière Métabetchouan. Deux ans plus tard, l'arpenteur John Sullivan, qui avait auparavant travaillé au tracé du chemin sur *lisses* de Québec et Gosford, après une étude prolongée des lieux, faisait un rapport qui recommandait un tracé se rapprochant de celui d'Eugène Casgrain.

Il ne fallait pas perdre de vue l'installation de futurs villages le long de cette voie projetée. Horace Dumais s'y connaissait en pays de colonisation. Avec cette idée en tête, selon lui, deux parcours se prêtaient à l'installation de ce chemin de fer: l'un suivait la rivière Croche et débouchait à Roberval près de la Ouiatchouanish; l'autre, qui fut celui en partie réalisé, passait par la Batiscan et la rivière Ouiatchouan. Ce dernier tracé, énergiquement recommandé par Horace Dumais dans une lettre au commissaire des Terres publiques, incita James Cadman, ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer de Québec Lac-Saint-Jean, à se décider pour ce parcours.

Le projet soumis par l'arpenteur Sullivan donnait une distance de 141 milles de Québec au lac Saint-Jean et une élévation allant jusqu'à 2,100 pieds. Celui d'Horace Dumais, par la Batiscan, 175 milles, mais une élévation ne dépassant pas 1,500 pieds. De plus, la terre arable et le bois de commerce se trouvaient en quantité beaucoup plus importante le long du tracé de Dumais que sur celui longeant la Métabetchouan.

LES TRAVAUX COMMENCENT

Tout ne fut pas facile lors de la réalisation de cette voie. Les difficultés de toutes sortes se succédaient en se multipliant et la compagnie ne se sortait d'un guépier que pour tomber dans un autre. "Les travaux longtemps interrompus, selon Arthur Buies, recommençaient par la construction d'un pont monumental sur la rivière Jacques-Cartier, et l'entreprise toute entière prenait une physionomie et une allure inconnues jusque-là". Cependant, en 1878, alors qu'on aurait dû se trouver à Saint-Raymond avec l'installation des rails, une nouvelle compagnie, celle du Saint-Laurent, des Basses Laurentides et du Saguenay, obtenait de l'Assemblée législative un acte d'incorporation. Son but principal était l'exploitation de la forêt comprise entre les vallées du Saint-Maurice, de la Batiscan et du lac Saint-Jean, et la construction d'une voie ferrée partant du lac Saint-Jean pour aboutir quelque part entre Batiscan et Trois-Rivières. Buies a précisé que "tous les moyens de persuasion mis en oeuvre par cette compagnie le furent en pure perte". Pour éliminer l'intruse, cependant, il y eut d'âpres débats en Chambre et les membres du bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer de Québec-Lac-Saint-Jean, ressentant ces faits comme un coup de fouet, durent accélérer les travaux de la première section de ce chemin de fer vers Saint-Raymond, où l'on employait cinq cents hommes, à part l'équipe des ingénieurs et techniciens, acquérir un matériel roulant considérable et promettre un service régulier sur ce premier tronçon en 1880.



Pont sur la rivière Jacques-Cartier. — Photo Notman.

Et ce fut l'occasion pour la Chambre d'accorder à la compagnie une modification à sa charte l'autorisant "à adopter le tracé qu'elle trouvait le plus avantageux pour le public". De plus, le délai pour la construction de ce chemin de fer jusqu'au lac Saint-Jean était prolongé jusqu'au 31 décembre 1882 s'y trouvait formellement stipulé. Ce fut l'année que l'on construisit la gare Windsor à Montréal. En octobre 1880, l'inauguration de la première section, celle de Québec à Saint-Raymond, ayant enfin eu lieu, encouragés par ce succès les responsables prirent un nouveau départ vers le prochain terminus, cette fois pour le lac Edouard.

Charles Baillargé, ingénieur de la ville de Québec, soumettait chaque année ses rapports au maire et aux conseillers, sur les progrès de cette construction. A un moment où tout était de nouveau relancé, où cette colonne de travailleurs s'affairait aux diverses tâches départies à chacun, en cette partie de la province connue de bien peu de gens à l'époque, deux des directeurs se rendaient en Europe. L'argent, en ces années comme de nos jours, ne venait pas au-devant de ceux qui en avaient un urgent besoin: il fallait lui courir après. On cherchait à faire un emprunt qui permettrait de terminer ces travaux pour la fin de 1885, comme l'exigeait leur engagement.

DEMARCHES DECISIVES

Mais ce n'était pas seulement à Québec qu'on s'agitait et que tout était mis en oeuvre pour l'avancement de cette voie vers son terminus. Au Lac-Saint-Jean, les principaux intéressés à l'arrivée des rails dans les lieux, qui y voyaient, avec raison, un moyen sûr de stimuler l'agriculture, le commerce du bois plus spécialement, l'industrie

touristique et le développement en général de ces régions neuves, nourrissaient leurs espoirs aux bonnes sources, afin de ne pas perdre pied en face de cette large partie de la population qui se refusait encore à faire confiance à l'impossible. Leur mission n'était pas facile, mais l'enjeu demeurait de plus en plus valable, et jusqu'à la fin ils surent éperonner les croyants aussi bien que les tièdes. On fit signer une pétition par au moins trois mille personnes de ces régions du nord. Elle fut adressée au premier ministre J.-J. Ross, le 10 janvier 1885. Dès le mois d'avril suivant, le notaire Dumais se rendait à Québec pour



Gare de lac Edouard, type de nos gares — Photo Livernois.

sonder les reins et les cœurs de la haute direction de la compagnie, en même temps que pour constater qu'il était vrai qu'on posait des rails en direction du Lac.

Et c'est en juin de la même année que l'arpenteur Horace Dumais, l'abbé Lizotte, curé de Roberval, et Euloge Ménard, quittaient ces lieux comme des croyants de la chasse-galerie, et s'embarquaient au lac Bouchette en canot. Par ce lac, celui des Commissaires, la rivière Quaquakamaksis, etc., et de longues marches à pied par les sentiers des Indiens, ils rejoignirent le train des travailleurs de la ligne, qui les conduisit au lac Simon. De cet endroit, ils prirent le train régulier vers Québec. L'abbé Lizotte n'avait alors que 36 ans. Les notes qu'il écrivit de ce voyage furent publiées dans des journaux de Québec. Cette vaste forêt et ces beaux lacs, inconnus de presque tous les blancs, créèrent-ils une sorte d'euphorie chez ces voyageurs? Ils virent une cinquantaine de futures paroisses, le long de ce chemin de fer présumé, entre la rivière Mequick et le lac Saint-Jean, et Horace Dumais, ce pseudo-prophète à belle barbe, ce sage que les bois et les eaux de cette région vierge connaissaient comme le bon géant qui les visitait de temps en temps, n'hésita pas à apercevoir, dans un avenir prochain, pas moins de six paroisses dans l'île du lac Edouard.

Ce serait manquer une belle occasion de revoir ce que fut cette partie de notre province avant l'installation du chemin de fer, et ce qu'on en disait, si nous ne donnions pas quelques pages d'une conférence qu'Arthur Buies prononçait à Québec, au début de 1886, à ce moment où la voie ferrée conduisait régulièrement ceux qui désiraient s'y rendre à 87 milles de Québec. "Messieurs, il y a dix ans seulement, pour qui la vaste région comprise entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean n'était-elle pas un pays aussi inconnu que l'intérieur du Japon? Et aujourd'hui encore, combien y en a-t-il qui la connaissent? Moi-même, qui vous fais en ce moment une conférence à ce sujet, moi qui avais étudié la région du Saguenay et du Lac-Saint-Jean au point d'en faire un livre tiré à 3,000 exemplaires, et vendu avec acharnement à tous les départements publics et à tous les particuliers imaginables, je n'avais aucune notion sur l'espace intermédiaire entre Saint-Raymond, situé à 36 milles de Québec, et le Lac-Saint-Jean proprement dit. Et où en aurais-je pris, de ces notions? Il n'y a sur l'intérieur du pays compris entre les dernières paroisses du nord de Québec et le Lac, d'autre document public que le rapport d'une exploration ordonnée par l'Assemblée législative en 1828 (2), et faite simultanément par trois arpenteurs partis de trois points différents pour aboutir au même endroit sur le lac, rapport tellement isignifiant, tellement nul, tellement dépourvu de toute notion scientifique ou agricole quelconque, que je n'ai pu en extraire, pour mon utilité, que cinq lignes d'un paragraphe..."

"Tout le nord entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean était donc un pays inhabité, regardé comme inhabitable, réservé uniquement aux chasseurs du grand orignal aux cornes longues comme des sapins et au muffle succulent, dont on peut faire un potage bien autrement

exquis que celui que l'on fabrique avec la tortue verte du Sud..." Et il continuait: "Que de défiances n'a-t-on pas répandues, que de notions absurdes, je l'avouerai cependant, quelquefois inconscientes, n'a-t-on pas fait circuler! Que d'accusations pour flétrir et le projet et ses auteurs! Que de démarches pour le faire avorter! Quoi? L'histoire de la naissance et du développement de la voie ferrée de Québec au lac Saint-Jean serait une odyssée, je dirais presque douloureuse, s'il m'était permis d'employer une pareille épithète dans une matière de ce genre et si je ne craignais d'attirer des larmes sur le sort des capitalistes, chose qui ne s'est jamais vue!"

Et plus loin, Buies, avec la prolixité ironique qui le caractérise, continuait: "En outre, nos gouvernements sont si pauvres, Ottawa est si sourd et les commissions royales sont si manifestement nécessaires, rapportent tant pour ce qu'elles coûtent, qu'il est impossible de ne pas songer à elles d'abord, à ce grand projet d'utilité publique et de lui sacrifier au moins une vingtaine de milles de chemin de fer! La région des Laurentides n'en devient que plus inaccessible et les montagnes grandissent de cinq cents pieds, pendant que le trésor public s'aplatit comme une vieille vessie que des enfants piétinent".

C'est grâce à cette conférence de Buies que nous savons où en était exactement cette construction au début de l'année 1886. "Tous les matériaux qui composent le pont de fer qui devra traverser cette rivière (Batiscan) sont prêts; il n'y a qu'à les mettre en position; à la fin de mai, ce travail sera complété; au mois d'août, les trains réguliers se rendront jusqu'au lac Edouard, et de bonne heure l'hiver prochain, ils atteindront le lac des Commissaires, cinquante milles plus loin. Déjà il y a sur ce parcours, entre le lac Edouard et le lac des Commissaires, un parti de vingt ingénieurs supérieurs qui localisent le chemin et font tous les travaux de génie préliminaires; une quantité énorme de provisions consistant surtout en lard, en farine et en patates, est déjà rendue sur les lieux, pour alimenter 1,500 hommes que la compagnie doit mettre à l'oeuvre sur cette partie de la ligne, dès ce printemps, si elle obtient du gouvernement fédéral la subvention supplémentaire qu'elle est en droit d'attendre de lui après de nombreuses promesses, à taux convenable."



Le chemin de fer au sommet de Batiscan. — Photo Livernois.



Locomotive H. J. B. (Horace Jansen Beemer).

Le 10 juillet 1883, Horace Jansen Beemer, ingénieur et entrepreneur, originaire de Philadelphie, dont l'épouse Claire-Eveline Dufresne, était canadienne-française, s'engagea par contrat à terminer cette voie ferrée de Saint-Raymond au lac Saint-Jean dans un délai de trois ans. Beemer, que Buies nommait "le modèle des entrepreneurs" et l'homme efficace et méthodique par excellence, avec raison, car pour se convaincre, il n'y a qu'à jeter un regard sur la liste des réalisations que cet Américain sut mener de front avec succès chez nous, ne cessait d'augmenter le nombre des travailleurs employés à cette construction, afin d'en accélérer la marche.

La Compagnie du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean a tenu le coup contre toutes les marées. Ceux qui doutaient encore, dans la belle vallée du lac Saint-Jean, et ailleurs également, même après que le barrage des Laurentides, que plusieurs qualifiaient d'infranchissable, eut été dépassé, se retrouvèrent dans l'autre camp au cours de 1886, en dépit de leurs "espoirs fanés". L'exaltation et une folle impatience s'emparèrent d'un grand nombre, lorsqu'on vit poindre, à quelques milles au sud de Lac-Bouchette, et la nouvelle s'en répandit rapidement, cette population ambulante des "employés de la ligne", comme on le nommait,

A L'OEUVRE

L'équipe des ingénieurs, arpenteurs, techniciens, assistants, armée de théodolites, chaînes, jalons, etc., avait projeté des douches de chaudes espérances partout où on s'aperçut de leur présence. Et lorsque, quelques mois plus tard, arrivèrent les bûcherons "qui clairaient la ligne à vingt-cinq milles en avant du fer", comme

Edwidge Légaré le confirme dans *Maria Chapdelaine*, les Canadiens de ce bout du monde comprirent que leur solitude allait prendre un nouveau visage.

Aussitôt, Lac-Bouchette, qui n'était jusque-là, et depuis peu, qu'une modeste agglomération de colons, éparpillés sur des lots à peine défrichés, le long de trois superbes lacs d'ailleurs notoirement inconnus à l'époque, prit un relief qui retint pendant plusieurs mois l'attention, non seulement des directeurs de la compagnie, heureux d'en être là en dépit qu'ils s'y retrouvaient avec une caisse de nouveau à sec, mais aussi des membres du gouvernement et de toute la population régionale avide d'utiliser ce nouveau moyen de transport.

LA PASSE IMPASSABLE

L'impatience des uns et des autres, en grandissant, augmentait l'agressivité chez un bon nombre. Maintenant que le chemin de fer devenait une réalité prochaine, il fallait jouer serré. Une lutte sans merci s'engagea dans la région du Lac-Saint-Jean et celle de Chicoutimi, pour obtenir chez soi le terminus. C'est à la fin de décembre 1886 que les directeurs de la compagnie se réunirent pour faire le point. On avait obtenu jusque-là des subventions pour cent soixante-dix milles de voie ferrée. A quelques milles du lac Saint-Jean, tout était de nouveau bloqué, faute de capitaux pour aller plus avant. Comme des demandes pressantes venaient aussi bien du comté de Chicoutimi que de Roberval, de Chambord et de Métabetchouan, que dans celui du Lac-Saint-Jean, la direction de la compagnie invita la population du Lac-Saint-Jean à souscrire \$100,000 en lui promettant que la construction de cette voie serait aussitôt prolongée jusqu'à Roberval.



Lac-Bouchette — Vue prise de la rive opposée. Remarquer la passe qui sépare les deux lacs.

On offrit également à celle du comté de Chicoutimi de voter \$150,000 en lui assurant qu'avec ce capital la ligne serait construite sans délai jusqu'à Chicoutimi et même Bagotville. Il n'en fallut pas plus pour envenimer les discussions.

Le député Saint-Hilaire, qui demeurait à Saint-Prime, avait décidé que le terminus ne serait pas ailleurs qu'à Roberval, lorsqu'il se rendit à Saint-Jérôme (Lac-Saint-Jean), le 18 janvier 1887, pour se diriger par des raccourcis vers Lac-Bouchette. En cet endroit, il devait prendre le train pour Québec, où les Chambres siégeaient. Après s'être égaré en forêt, avoir erré quatre jours et couché deux nuits dans la neige, il dut revenir sur ses pas, se rendre à Bagotville, et de là, en passant par Baie-Saint-Paul, se diriger vers la capitale, où il arriva en retard, après douze jours de voyage. Cela le servit à discréditer davantage Saint-Jérôme, qui essayait d'obtenir que le terminus soit à cet endroit, sur les bords de la rivière Métabetchouan.

Peu de jours plus tard, soit le 7 février, avec le maire Donohue, de Roberval, à leur tête, et munis d'une nouvelle requête, Horace Dumais, le curé Lizotte et Eugène Ménard, plus déterminés encore à emporter le morceau qu'ils l'étaient deux ans auparavant, lors de leur voyage historique en canot, le père Arnaud, missionnaire chez les Montagnais, et quelques autres personnes influentes de cette partie du Lac, décidèrent d'aller plaider leur cause

sur place. En passant par Chambord, ils arrivèrent heureusement à Lac-Bouchette, d'où ils prirent le train pour Québec. Ils y parvinrent huit jours plus tard, une tempête de neige s'étant chargée de les retarder.

Pendant plus d'un an, les rails ne menaient pas plus loin qu'à Lac-Bouchette. Hiver comme été, c'est là que descendaient les voyageurs arrivant par le train, et que se rendaient ceux qui désiraient partir de cette façon. Un "chemin de concession", comme on le nommait, d'une quinzaine de milles, séparait Lac-Bouchette de Chambord, où passait la route régionale. Même si on avait l'habitude des chemins de terre de l'époque, celui-là, ouvert peu d'années auparavant avec l'arrivée des colons, rappelait vaguement les montagnes russes. Quand il neigeait on risquait de s'y perdre ou de s'y embourber.

On n'y comptait pas les côtes, parfois raides, souvent longues, plusieurs interminables, de terre sablonneuse mouvante, qui avalaient à chaque pas les pieds des chevaux ou des piétons. En plus de nombreuses fondrières, vrais pièges pour les passants, aux demi-saisons et après les pluies; s'il faisait beau, la poussière et les moustiques encensaient sans arrêt cheval, voiture et occupants. De chaque côté de ce chemin, on apercevait de temps à autre un campede colons ou une modeste maison neuve. Presque partout, des bois pauvres de bouleau, tremble, épinette et sapin bordaient cette voie cahoteuse, parfois envahie à demi par des aulnaies, entêtées à reprendre l'espace d'où on les avait délogées.

VISITE DE MERCIER

Si ce chemin était bon pour les colons et ceux qui utilisaient le train, il le fut aussi pour le premier ministre Honoré Mercier. Elu à cette charge en janvier 1887, c'est à la fin d'août de la même année qu'il inaugura le chemin de fer, lorsqu'il se rendit en visite officielle au Lac-Saint-Jean. La construction était arrêtée depuis l'automne précédent au sud de Lac-Bouchette. Mercier fut le premier chef d'Etat à visiter cette région, et il s'y rendit par train spécial faire ses découvertes et ses promesses, accompagné de plusieurs membres de la députation provinciale et fédérale, d'Ernest Gagnon, secrétaire provincial, de J. Boivin, son secrétaire particulier, de Jules-E. Livernois, photographe de Québec, sans parler de plusieurs membres de la presse chargés de rapporter à leur journal les côtés positifs de cette visite officielle.

Cette excursion par train fut d'abord une cure de franc délassément. Le conducteur à bord, sur demande, commandait l'arrêt du train, pour permettre aux uns de pêcher, à d'autres de se détendre à l'air pur ou de pique-niquer. C'est ainsi que ce groupe se délassa quelques heures au club Stadocona, au lac Edouard. Avant même que les rails n'atteignent les lieux que l'on convoitait, le long de cette voie, à partir de Québec, de nombreux intéressés s'étaient fait concéder des clubs de chasse et de pêche. De ceux-là, le 29 juillet 1887, pour fins de pêche, l'abbé Joseph-Ernest Lizotte, curé de Roberval, depuis



Le ministre Mercier à sa visite chez les Ursulines: le 7ième à partir de gauche. 5ième Elie Saint-Hilaire; 9ième Mgr Racine.

1878, avait loué pour trois ans, à raison de \$10 par an, "trois chaînes de profondeur, des terres de la Couronne, bordant le lac Quaquakamaksis, situé le long de la ligne du Chemin de fer de Québec au Lac-Saint-Jean". Et le train spécial arriva au bout de la ligne.

Lac-Bouchette peut s'honorer d'avoir été le premier endroit du Lac-Saint-Jean à accueillir un chef d'Etat. Ce futur village n'était ouvert à la colonisation que depuis cinq ans. C'est dire que sa population était des plus modestes. Cette visite du premier ministre, visite d'ailleurs pas du tout destinée spécialement à ce lieu naissant ni à ceux qui l'habitaient, il est facile de le deviner, mais où le chef d'Etat dût obligatoirement descendre avec ceux qui l'accompagnaient, puisque la voie ferrée s'arrêtait là, marque néanmoins d'un point lumineux l'histoire de Lac-Bouchette.

Chaleureusement accueilli par toute la population de cette partie de la province, mais plus spécialement par celle à l'ouest de la rivière Métabetchouan, près des rives du lac Saint-Jean, après d'importantes décisions prises par son gouvernement quelques semaines plus tôt, le premier ministre, tout en remplissant la promesse électorale de venir visiter cette vaste région, se trouvait en ces lieux surtout pour annoncer publiquement lui-même une bonne nouvelle. Des rumeurs bien nourries, concernant le prolongement de la voie ferrée, commençaient à calmer les esprits, à mettre la sourdine à des polémiques devenues grimaçantes.

Honoré Mercier, ardent patriote, qui eut le mérite de voir loin et grand, de prêcher l'unité des Canadiens, avait compris depuis longtemps les avantages multiples que le chemin de fer allait apporter dans cette région neuve. Comme l'a écrit le ministre P.-Auguste Choquette, qui faisait partie de ce groupe, "Les voyageurs, du Lac-Bouchette à Normandin, visitèrent, en voiture à traction animale, toutes les belles paroisses comprises entre ces deux endroits." Partout Mercier fut accueilli de la plus chaleureuse façon. A Roberval, les fêtes en son honneur furent, en plus, rehaussées par la présence de Mgr Racine, en visite dans cette partie de son diocèse. Il était plus spécialement venu bénir la pierre angulaire du couvent des Ursulines, dont on commençait la construction. Le premier ministre assistait à cette cérémonie.

C'est au cours d'un moment d'éloquence, sur la place de l'église, que le premier ministre annonça publiquement que son gouvernement voterait les sommes nécessaires pour terminer le chemin de fer jusqu'à Roberval d'abord, le continuer ensuite de Chambord jusqu'aux rives de la Métabetchouan, et dans les années qui suivraient jusqu'à Chicoutimi. Rien ne pouvait réjouir et reconforter davantage ceux qui devaient bénéficier de ce moyen de transport, car la foi en cette réussite était devenue une croyance populaire. Toute cette population portait le premier ministre aux nues et nous comprenons pourquoi. Il venait d'abolir, à la manière des bonnes fées auxquelles on ne croyait plus, un des murs de leur solitude.

Ce chef d'Etat avait fait près de 150 milles en voiture hippomobile, pendant les jours qu'il passa dans ces régions. C'est en cours de route vers Chicoutimi, où ces voyageurs, quelques jours plus tard, prenaient le bateau pour retourner à Québec, qu'ils furent accueillis à Saint-Jérôme, Hébertville, Jonquière, par les autorités civiles et religieuses. Partout Mercier fut l'objet de démonstrations des mieux réussies. Quelques-uns des invités du premier ministre parvinrent à trouver le temps de capturer de superbes truites, dans la rivière Métabetchouan, que Jules-E. Livernois immortalisa sur photo, tout comme il le fit pour ce voyage historique.



Belles truites de rivière. — Photo Hormisdas Magnan.

Une entente, entre tous les principaux intéressés, était mûre pour son aboutissement lors de l'arrivée à Chicoutimi, et elle concernait plus spécialement cette région. La date est là: elle fut conclue le 6 septembre 1887. Elle devait être confirmée le 12 juillet 1888 par un Acte de la Législature. Il était décidé que la Compagnie du chemin de fer Saguenay-Lac-Saint-Jean cédait à The Quebec and Lake St. John Railway Company, - nom officiel de cette compagnie depuis 1883, - sa charte, ses droits et privilèges et les subsides déjà votés par le gouvernement pour la construction de la ligne de Chicoutimi vers Trois-Rivières. La première devait également remettre à la deuxième tous les plans et relevés établis à cette fin. Les conditions de cette entente exigeaient que les \$6,000 déboursés pour la confection des plans et les dépenses se rattachant à ces travaux devaient être payés par The Quebec and Lake St. John Railway Company, qui s'engageait, en plus, à garder comme membre de son bureau de direction, un résidant de Chicoutimi. Celui-ci devait être nommé par l'évêque du diocèse. Un autre citoyen de ce comté, nommé par l'évêque, devait être admis à faire partie du bureau de direction de The Quebec and James Bay Railway Company. Ceci nous assure que le *Board of Directors* de ces deux compagnies comptait en grande partie les mêmes personnes.

En effet, nous trouvons, en 1890, le nom du juge J.-A. Gagné, de Chicoutimi, au nombre des directeurs de la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean.

L'ACHEVEMENT

La construction de la voie ferrée fut reprise aussitôt après ces visites de septembre 1887 dans la région du Lac-Saint-Jean. En janvier 1888, les rails étaient posés jusqu'au petit lac Belley, à quelques milles au sud de Chambord. Le 9 de ce mois, on inaugurait un service régulier de Québec à cet endroit. Les trains faisaient ce trajet trois fois par semaine et le voyage durait douze heures, quand tout se passait normalement.

Il est facile d'admettre que le premier jalon important dans l'histoire de Lac-Bouchette, après celui de l'installation des pionniers dans cette partie du canton Dablon (Rangs V, VI, VII, VIII, IX), fut l'arrivée du chemin de fer. Ce dernier ouvrit à ce village un débouché vers Québec et toute la région du Lac-Saint-Jean et aussi celle de Chicoutimi.

C'est peu après cette visite du chef d'Etat que la Compagnie du chemin de fer construisit une petite gare, à l'est de la voie ferrée, à quelque cent pieds de la rivière Qui-mène-du-train, sur laquelle on venait de terminer un pont de fer. La première gare construite le long de ce réseau fut celle de Rivière-à-Pierre et elle servit de modèle à celles qu'on installa le long de cette voie par après.

Le 18 juin 1888, les trains entraient joyeusement à Chambord, et le 5 décembre suivant à Roberval. Si Chicoutimi dut attendre quelques années encore pour accueillir ses premières locomotives, le 17 juillet 1893, ses premiers trains, la rude et mémorable bataille du chemin de fer du Lac-Saint-Jean appartenait désormais à l'histoire. Et la plus émouvante page de cette étonnante odyssée, ce sont les paroles d'Edwige Légaré, *qui clairait la ligne*, dans *Maria Chapdelaine*. Nous les devons à Louis Hémon, qui les recueillit pour nous les rendre, parce qu'il en comprit la profonde dimension humaine:

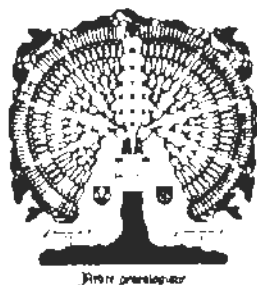
“... Je suis resté quatorze mois sans voir une maison. On n'avait pas de tentes non plus pendant l'été: rien que des abris en branches de sapin qu'on faisait soi-même, et du matin à la nuit c'était bûche, bûche, bûche, mangé par les mouches et dans la même journée trempé de pluie et rôti de soleil.

“Le lundi matin on ouvrait une poche de fleur et on se faisait des crêpes plein un siau, et tout le reste de la semaine, trois fois par jour, pour manger, on allait puiser dans le siau. Le mercredi n'était pas arrivé qu'il n'y avait plus de crêpes, parce qu'elles se collaient toutes ensemble, il n'y avait plus rien qu'un bloc de pâte. On en coupait un gros morceau avec son couteau, on se mettait ça dans le ventre, et puis bûche, et bûche encore!...”

“Quand on est arrivé à Chicoutimi, où les provisions venaient par eau, on était pire que les sauvages, quasiment tout nus, la peau toute déchirée par les branches, et j'en connais qui se sont mis à pleurer quand on leur a dit qu'ils pouvaient s'en retourner chez eux, parce qu'ils pensaient qu'ils allaient trouver tout le monde mort, tant ça leur avait paru long. Ca, c'était la misère.”

(1) Aujourd'hui Bibliothèque Nationale.

(2) Le Voyage du Saint-Maurice, de l'arpenteur général Joseph Bouchette.



Les mariages de la région

Relevé fait par Léonidas Bélanger — (Continuation)

INTERPRETATION DES SIGLES: :

B. — **Recueil des Généalogies des comtés de Beauce — Dorchester — Frontenac**, par Frère Eloi-Gérard.

Ch. — **Recueil des Généalogies des Comtés de Charlevoix et de Saguenay**, par Frère Eloi-Gérard.

Charl. — **Dictionnaire généalogique des Familles de Charlesbourg**, par l'abbé D. Gosselin.

R.O. — **Généalogies des Familles de la Rivière-Ouelle**, par Michaud.

I.O. — **Généalogies des Familles de l'île d'Orléans**, par l'abbé Michel Forgues.

Beaupré. — **Généalogies des Familles de la Côte Beaupré**, par l'abbé Charles Beaumont.

R. — **Tableau généalogique des Mariages du diocèse de Rimouski**, par Mgr C.-A. Charbonneau.

SAINT-FRANCOIS-XAVIER DE CHICOUTIMI (LA CATHEDRALE)

1894 (Suite)

1633.- 22 février. — TREMBLAY, Adolphe, veuf d'Adèle Côté de Saint-Alphonse (Bagotville, 21-1-1862); marié à Madeleine VEZINA, veuve de Simon Tremblay.

1634.- 2 avril. — GIRARD, Jean, fils majeur de Zéphirin Girard et de Catherine Bouchard de Saint-Alphonse (Grande-Baie, 20-10-1851); marié à Elise MORIN, fille majeure d'Hypolithe Morin et de feu Lucine Simard (Chicoutimi, 8-3-1859).

1635.- 2 avril. — GAGNON, Thomas, fils majeur d'Alphonse Gagnon et de feu Delina Bergeron (Grande-Baie, 3-10-1854); marié à Alice SAVARD, fille mineure de feu Antoine Savard et de feu Louise Simard (Chicoutimi, 18-11-1862).

1636.- 2 avril. — DUFOUR, Louis, fils mineur de Pierre Dufour et d'Eudoxie Boily; marié à Laure COTE, fille majeure de feu Charles Côté et de Phébée Tremblay (Bagotville, 28-1-1862).

1637.- 2 avril. — LESPERANCE, Michel, veuf de feu Appoline Lavoie (Chicoutimi, 13-1-1863); marié à Marie-Louise DUPERRE, fille majeure de François Duperré et d'Elise Jean de Saint-Charles-Borromée (Chicoutimi, 15-8-1859).

1638.- 9 avril. — TREMBLAY, Delphis, fils majeur de Michel Tremblay et d'Athanaïs Guay de Sainte-Anne (Sainte-Anne de Chicoutimi, 11-1-1863); marié à Léda RHAINDS, fille majeure de feu James Rhains et de Catherine Gagnon (Sainte-Anne de Chicoutimi, 8-2-1869).

1639.- 9 avril. — GIRARD, Idas, fils majeur de François Girard et de Mina Tremblay (Chicoutimi, 21-4-1857); marié à Céline GAUTHIER, fille mineure de François Gauthier et d'Hortense Pilote (Chicoutimi, 8-1-1856).

1640.- 9 avril. — GIRARD, Fabien, fils majeur de Prosper Girard et de feu Philomène Boily; marié à Virginie SAVARD fille mineure de Gédéon Savard (Ch. 71) et de feu Olympe Gaudreault (Ch. 31).

1641.- 16 avril. — SAVARD, Louis, fils majeur de Louis Savard et de Sara Simard de Sainte-Anne (Chicoutimi, 2-5-1854); marié à Sophie PILOTE, fille majeure d'Isaac Pilote et de Léa Harvey (Chicoutimi, 2-5-1871).

1642.- 17 avril. — MURRAY, Hubert, fils mineur de Germain Murray et de Marie Girard (Chicoutimi, 4-7-1865); marié à Elmyre SIMARD, fille mineure de feu JOSEPH Simard et d'Edith Guimond (Notre-Dame d'Hébertville, 20-2-1871).

1643.- 30 avril. — BARRETTE, Edmond, fils majeur de Joseph Barrette et de Philomène Tremblay (Chicoutimi, 1-5-1866); marié à Marie-Anne GAUTHIER, fille mineure d'Isidore Gauthier et de feu Alexandrine Tremblay (Chicoutimi, 16-7-1872).

1644.- 16 mai. — BOUCHARD, Louis, veuf de Clarisse Boucher (Sainte-Anne de Chicoutimi, 24-11-1874); marié à Emilie RENALD, fille majeure de Ferdinand Renald et de feu Céleste Couturier de Sherbrooke (Chicoutimi, 14-8-1860).

1645.- 30 mai. — TREMBLAY, Adélard, de Montréal, fils majeur de feu Thomas Tremblay et d'Adéline Fortin (Grande-Baie, 9-1-1849); marié à Diana GAUTHIER, fille mineure de François Gauthier (Ch. Gonth. 77) et de Béatrice Girard (Ch. 44).

1646.- 5 juin. — SAVARD, Alfred, veuf de Marie Ménard (Chicoutimi, 12-2-1877); marié à Alexina GAGNON, veuve de Georges Thériault.

1647.- 5 juin. — RIVERIN, Adélar, médecin, fils majeur de feu Thomas Riverin (Ch. 7) et de feu Emérentienne Lapointe (Ch. 18); marié à Léda TESSIER, fille majeure de David Tessier et d'Emélie Hudon dit Beaulieu (Bagotville, 22-1-1867).

1648.- 12 juin. — FINLAY, John, fils majeur de feu Richard Finlay et de Mary Flood d'Irlande; marié à Eugénie DUFOUR, fille majeure de Joseph Dufour (Ch. 97) et d'Elisabeth Bilodeau (Ch. 17).

1649.- 13 juin. — AUBIN, Victorien, libraire, veuf d'Emma Mercier (Chicoutimi, 23-5-1887); marié à Louise CLAVEAU, fille de Melchiade Claveau et de feu Marie-Louise St-Onge (Chicoutimi, 4-10-1851).

1650.- 19 juin. — BLACKBURN, David, fils majeur de Joseph Blackburn et de Marie Tremblay de Tupper Lake, New York; marié à Lydia LEVESQUE, fille mineure d'Eusèbe Lévesque et de Marie Dufour (Chicoutimi, 10-1-1860).

1651.- 25 juin. — LEVESQUE, François, fils mineur de Thomas Lévesque et de Madeleine Bouchard de Saint-Dominique (Bagotville, 16-7-1861); marié à Caroline HARVEY, fille majeure de feu Ubald Harvey (Ch. 115) et de Félicité Maltais (Ch. 12).

1652.- 26 juin. — LAROUCHE, Henri, fils majeur d'Auguste Larouche et de Marie-Louise Jean (Chicoutimi, 19-1-1864); marié à Aurore MURRAY, fille majeure de Jean Murray (Ch. 5) et de Marie Barrette (Ch. 6).

1653.- 3 juillet. — LAROUCHE, Simon, fils majeur d'Euchariste Larouche (Ch. 51) et de Cédulie Cimon (Ch. 5); marié à Marie-Anne FORTIN, fille majeure de feu Antoine Fortin et de Marie Lavoie de New Bedford, U.S.A. (Chicoutimi, 22-11-1864).

1654.- 10 juillet. — MURRAY, Philippe, fils majeur de Jean Murray (Ch. 5) et de Marie Barrette (Ch. 6); marié à Marie BOULIANNE, fille majeure de Téléphore Boulianne (Ch. 35) et de Joséphine Potvin (Ch. 77).

1655.- 10 juillet. — LEMAY, Boniface, de Notre-Dame D'Hébertville, veuf de Cédulie Simard (N.-D. D'Hébertville, 22-8-1876), marié à Delphine BLACKBURN, veuve d'Alexandre Gagnon (Chicoutimi, 6-11-1882).

1656.- 16 juillet. — BERGERON, Joseph, fils mineur de Treflé Bergeron (Ch. 67) et de feu Elizabeth Sheehy (Ch. 1) de Saint-Dominique; marié à Adélaïde BERGERON, fille mineure de feu Octave Bergeron et de Clarisse Tremblay (Chicoutimi, 8-8-1859). Dispense du 3^{ième} au 4^{ième} degré de consanguinité.

1657.- 16 juillet. — LECLERC, Auguste, veuf d'Adélaïde Martin (Chicoutimi, 4-11-1861); marié à Léda SOUCY, veuve d'Onésime Fortin (Saint-Louis de Kamouraska, 30-8-1859).

1658.- 17 juillet. — GAUTHIER dit LAROUCHE, Louis, veuf d'Anne Harvey (Chicoutimi, 20-1-1880); marié à Exina APRIL, fille majeure d'Octave April et de Zoé Savard (Chicoutimi, 4-2-1856).

1659.- 18 juillet. — LAPOINTE, Charles, fils majeur de Théophile Lapointe (Ch. 118) et de Vitaline Larouche des Grandes Bergeronnes; marié à Emélie SAVARD, fille majeure de feu Désiré Savard et d'Adélaïde Richard (Chicoutimi, 11-1-1858).

1660.- 23 juillet. — TREMBLAY, Georges, fils majeur de William Tremblay et de Marie Lespérance de Laterrière (Chicoutimi, 1-2-1869); marié à Marie COTE, fille majeure de Charles Côté et de Phébée Tremblay (Bagotville, 28-1-1862). Dispense du 3^{ième} degré de consanguinité.

1661.- 30 juillet. — ST-GELAIS, Henri, fils majeur de Grégoire St-Gelais et d'Emélie Lapointe de Saint-Dominique (Bagotville, 26-1-1869); marié à Joséphine LALANCETTE, fille mineure d'Augustin Lalancette et de feu Léa Bouchard (Chicoutimi, 7-5-1860).

1662.- 30 juillet. — LALANCETTE, Georges, fils majeur de feu Venant Lalancette et de Pétronille Girard (Chicoutimi, 15-2-1858); marié à Laure HUDON dit BEAULIEU, fille majeure de Raphaël Hudon dit Beaulieu et d'Arthémise Boies (Chicoutimi, 18-8-1857).

1663.- 6 août. — JEAN, Edmond, fils majeur d'Abraham Jean et de Sophie Potvin (Sainte-Anne de Chicoutimi, 20-5-1862); marié à Hélène TREMBLAY fille mineure d'Elzéar Tremblay et de feu Malvina Pilote (Chicoutimi, 16-2-1874).

1664.- 13 août. — RATTE, Alfred, fils majeur de Léandre Ratté et de Céleste Larouche de Saint-Dominique (Chicoutimi, 26-6-1865); marié à Marie-Adèle-Emma PERRON, fille majeure de Cléophas Perron (Ch. 40) et d'Eloïse Fortin (Ch. 34).

1665.- 21 août. — GAGNE, Joseph, fils mineur de Normand Gagné et de Louise Blackburn; marié à Eugénie DROLET, fille majeure de feu Thaddée Drolet (Ch. 7) et de feu Léa Thibeault (Ch. 18).

1666.- 21 août. — BILODEAU, Ernest, fils majeur de Job Bilodeau et de Philomène Lapointe de Chambord (Chicoutimi, 16-6-1857); marié à Emélie BELLEY, fille majeure de feu Louis Belley et de feu Elizabeth Gaudreault de Saint-Prime (Grande-Baie, 29-2-1848).

1667.- 22 août. — ROBIN, Théophile, fils majeur de Louis Robin et de Marie Harvey (Chicoutimi, 30-6-1868); marié à Anna HARVEY, fille majeure de Louis Harvey et de Louise Fortin (Chicoutimi, 6-9-1864). Dispense du 3^{ième} degré de consanguinité.

1668.- 27 août. — GAUTHIER dit LAROUCHE, Hypolithe, fils majeur de Louis Gauthier dit Larouche et d'Emélie Pedneault (Chicoutimi, 3-3-1851); marié à Marie APRIL, fille majeure d'Octave April et de feu Zoé Savard (Chicoutimi, 4-2-1856).

1669.- 3 septembre. — FORTIN, Georges, fils majeur de Thomas Fortin et d'Emélie Bilodeau (Chicoutimi, 16-6-1857); marié à Louise BRASSARD, fille mineure de feu Abel Brassard et d'Elizabeth Gagnon (Chicoutimi, 12-6-1848).

1670.- 4 septembre. — ROCHEFORT, François, fils majeur de feu Xavier Rochefort et de Valérie Michaud (Sainte-Anne de Chicoutimi, 4-3-1867); marié à Marie-Jeanne FORTIN, fille majeure de Léandre Fortin et de Mary Sheehy (Chicoutimi, 16-1-1867).

1671.- 24 septembre. — BELLEY, Louis-de-Gonzague, fils majeur d'Edmond Belley et de Suzanne Lavoie; marié à Demerise SAVARD, fille majeure de feu Roger Savard et de Phébée Tremblay (Chicoutimi, 13-8-1855).

1672.- 1 octobre.- LAPLANTE, Georges, d'Augusta, Maine, USA, fils de Georges Laplante et de Marguerite Gagné de Notre-Dame d'Hébertville (N.-D. d'Hébertville, 30-4-1866); marié à Marie-Elisa BOILY, fille majeure de Téléphore Boily, maître de poste, et de feu Sara Bouchard (Grande-Baie, 18-2-1862).

1673.- 2 octobre. — LEVESQUE, Ephraïm, fils majeur de Nazaire Lévesque et de Rachel Larouche (Chicoutimi, 19-10-1858); marié à Emma JEAN, fille mineure de Didier Jean et de Marie-Louise Larouche (Chicoutimi, 27-2-1865). Dispense du 4ième degré de consanguinité.

1674.- 15 octobre. — MALTAIS, François, fils mineur de Thimothée Maltais et d'Emélie Lapointe (Bagotville, 28-1-1862); marié à Hélène Bélanger, fille mineure d'Alexis Bélanger et de Sophie Simard (Chicoutimi, 6-5-1862).

1675.- 13 novembre. — BOUCHARD, Edmond, fils majeur de Raphaël Bouchard et de feu Alexandrine Blackburn (Chicoutimi, 5-1-1846); marié à Marie-Louise Léopoldine LANGEVIN, fille majeure de Jean Langevin (Ch. 14) et de Geneviève Tremblay (Ch. 507).

1895

1676.- 7 janvier. — GAGNON, Ferdinand, de Saint-Cyriac, veuf de Clémentine Potvin (Chicoutimi, 12-1-1864); marié à Anne TREMBLAY, fille mineure d'Israël Tremblay et de Catherine Tremblay.

1677.- 8 janvier. — TREMBLAY, Joseph, fils majeur de David Tremblay et de feu Marcelline Martineau (Chicoutimi, 12-10-1858); marié à Belzima BARRETTE, fille mineure d'Hermel Barrette et de Marguerite Tremblay (Chicoutimi, 15-4-1872).

1678.- 14 janvier. — BRISSON, David, fils majeur de Téléphore Brisson (Ch. 22) et d'Antoinette Dassylva (Ch. 5); marié à Claudia CHAYER, fille mineure de Philibert Chayer et d'Edith Simard (Bagotville, 10-8-1874).

1679.- 4 février. — FORTIN, Joseph, fils majeur d'Elie Fortin et d'Adélaïde Savard (Chicoutimi, 10-1-1860); marié à Odile TREMBLAY, fille mineure d'Elie Tremblay et d'Emélie Bergeron (Grande-Baie, 23-2-1857).

1680.- 18 février. — GAUDREAU, Pierre, veuf d'Anne Barrette (Chicoutimi, 19-7-1892); marié à Clara OUELLET, fille mineure de Pierre Ouellet et de feu Marguerite Tremblay (Sainte-Anne de Chicoutimi, 13-4-1874).

1681.- 21 février. — LAPOINTE, Athanase, veuf d'Adhémar Ratté (Saint-Jérôme, 8-2-1869); marié à Philomène LAPIERRE, veuve de Paul Perron. — La dame Adhémar est ailleurs appelée Arthémise, Athenor, Belzémire.

1682.- 23 février. — PEDNEAULT, Thomas, veuf de Léa Tremblay de Saint-Dominique (Chicoutimi, 24-2-1873); marié à Léa HARVEY, veuve d'Isaac Pilote (Chicoutimi, 2-5-1871).

1683.- 25 février. — VILLENEUVE, François, fils mineur de Thomas Villeneuve (Ch. 32) et de Louise Maltais (Ch. 14) de Sainte-Anne; marié à Louise TREMBLAY, fille mineure d'Elzéar Tremblay (Ch. 285) et de feu Malvina Pilote (Ch. 20).

1684.- 25 février. — MUNGER, François, fils majeur de Johnny Munger (Ch. 3) et d'Olympe Harvey (Ch. 39) de Laterrière; marié à Emélie BRASSARD, fille mineure d'Elie Brassard et de Victoria St-Onge (Chicoutimi, 20-7-1863). Dispense du 2ième au 3ième degré de consanguinité.

1685.- 25 février. — MALTAIS, Georges, fils majeur de David Maltais et de Marcelline Potvin (Chicoutimi, 28-2-1870); marié à Diane TREMBLAY, fille mineure de Joseph Tremblay et de Marcelline Fortin (Chicoutimi, 14-2-1871).

1686.- 14 mars. — DROLET, Thomas, veuf d'Eugénie Côté (Bagotville, 5-2-1884); marié à Marie TREMBLAY, veuve de Joseph Piché (Saint-Fulgence, 6-8-1883).

1687.- 22 avril. — TREMBLAY, Joseph, fils majeur de Nérée Tremblay et d'Adéline Gagnon (Bagotville, 21-1-1862); marié à Sophie PEDNEAULT, fille mineure de feu Théophile Pedneault et de Louise Harvey.

1688.- 22 avril. — TREMBLAY, François, fils majeur d'Elie Tremblay et d'Emélie Bergeron (Grande-Baie, 23-2-1857); marié à Marie-Louise GAUTHIER dit LAROUCHE, fille majeure de Louis Larouche et d'Emélie Pedneault (Chicoutimi, 3-3-1851).

1689.- 22 avril. — FORTIN, Georges, fils majeur de Léandre Fortin et de Mary Sheehy (Chicoutimi, 14-1-1867); marié à Delina ROCHEFORT, fille mineure de feu Xavier Rochefort et de Valérie Michaud (Sainte-Anne de Chicoutimi, 4-3-1867).

1690.- 30 avril. — BACON, Jean-Marc, fils majeur de Denys Bacon et de Rose Moreau; marié à Louise GAGNON, fille majeure d'Alphonse Gagnon et de Delima Bergeron (Grande-Baie, 3-10-1854).

1691.- 29 avril. — BONNEAU, Achille, fils majeur d'Hubert Bonneau et de Flore Sergerie (Grande-Baie, 25-11-1856); marié à Marie GAUTHIER, veuve de Louis Bonneau. Dispense du 3ième degré de consanguinité et du 1er degré d'affinité.

1692.- 6 mai. — COTE, Albert, fils majeur de feu Benjamin Côté et de Joséphine Duchesne de Sainte-Anne; marié à Emma BRASSARD, fille mineure de François Brassard et de Géorgiana St-Onge (Chicoutimi, 12-8-1873).

1693.- 7 mai. — BLACKBURN, Pierre, fils majeur de Joseph Blackburn et d'Elizabeth Tremblay (Chicoutimi, 27-11-1860); marié à Lisianne BARRETTE, fille mineure de Joseph Barrette et de Philomène Tremblay (Chicoutimi, 1-5-1866). Dispense du 3ième au 4ième degré de consanguinité.

1694.- 14 mai. — LAROCHE, Louis, fils majeur de Robert Larouche (Ch. 47) et de feu Philomène Martel (Ch. 116); marié à Marie-Louise-Annabelle TREMBLAY, fille majeure de feu Thaddée Tremblay et de Philomène Gobeil (Bagotville, 21-1-1862). Dispense du 3ième au 4ième degré de consanguinité.

1695.- 20 mai. — EMOND, Ernest, d'Hébertville, fils majeur d'Alexandre Emond et de Louise Villeneuve de Notre-Dame D'Hébertville (Bagotville, 10-9-1866); marié à Zébelles LEVESQUE, fille majeure de feu Eusèbe Lévesque et de feu Marie Dufour (Chicoutimi, 10-1-1860). Dispense du 2ième au 3ième degré de consanguinité.

1696.- 21 mai. — BEAUDOIN, Isaïe, fils majeur de Xavier Beaudoin (B. 83) et de feu Philomène Rouleau (B. 30) (Sainte-Hénédine, 3-8-1863); marié à Eloïse PERRON, fille mineure de Cléophas Perron et d'Adélaïde Fortin.

1697.- 27 mai. — GAGNE, Louis, fils majeur de feu François Gagné et de Delphine Blackburn de Notre-Dame D'Hébertville (Sainte-Anne de Chicoutimi, 11-8-1863); marié à Marie-Alphéda DROLET, fille mineure de feu Thaddée Drolet (Ch. 7) et de feu Léa Thibeault (Ch. 18).

1698.- 3 juin. — LAVOIE, Avila, fils majeur de Jean-Baptiste Lavoie et d'Angèle Simard (Sainte-Anne de Chicoutimi, 28-2-1870); marié à Lumina SIMARD, fille mineure d'Auguste Simard et de Géorgiana Bouchard.

1699.- 17 juin. — BRASSARD, Jean-Baptiste, fils majeur de Sévérin Brassard (Ch. 28) et d'Henriette Coulombe (Ch. 9); marié à Arthémise LAVOIE, fille majeure de Louis Lavoie et de Zoé Boulianne de Sainte-Anne (Chicoutimi, 6-11-1855).

1700.- 24 juin. — BERGERON, François, fils majeur de Pierre Bergeron (Ch. 51) et de Fédora Bouchard (Ch. 150); marié à Magna RHAINDS, fille mineure de feu James Rhains et de Catherine Gagnon (Sainte-Anne de Chicoutimi, 8-2-1869).

1701.- 24 juin. — GIRARD, Edmond, fils majeur d'Hypolithe Girard (Ch. 180) et d'Edith Therrien (Ch. 14) de Laterrière; marié à Laure POTVIN, fille mineure de Roger Potvin et de Clémentine Bois (Chicoutimi, 22-8-1864).

1702.- 25 juin. — BERGERON, Eugène, fils mineur de Thaddée Bergeron et de feu Philomène Girard de Saint-Dominique; marié à Cécile BILODEAU, fille majeure de Jean Bilodeau et de feu Marie Fortin (Chicoutimi, 22-8-1866).

1703.- 10 juillet. — DIONNE, Joseph-Médéric-Wenceslas, médecin, de Victoriaville, paroisse de Sainte-Victoire d'Arthabaska, fils majeur de feu Charles-Alphonse Dionne, seigneur, et de feu Rosalie Boucher de Saint-Antoine de Tilly (Saint-Antoine de Tilly, 30-1-1866);

marié à Marie-Caroline-Alice HAMEL, fille majeure de Joseph-Alexandre Hamel, médecin et de feu Caroline Marquis.

1704.- 15 juillet. — TREMBLAY, Joseph, fils majeur de David Tremblay et de Louise Pedneault (Chicoutimi, 5-8-1873); marié à Antonia TREMBLAY, fille mineure de Joseph Tremblay et de feu Lédie Gagnon (Bagotville, 25-8-1873).

1705.- 15 juillet. — HARVEY, Adélard, fils majeur de Joseph Harvey et de Delvina Charest (Chicoutimi, 14-1-1868); marié à Marie-Anna GAGNON, fille mineure de Richard Gagnon et de feu Marie-Laure Tremblay.

1706.- 16 juillet. — BELLEY, Adélard, fils majeur de François-Xavier Belley et de Marie-Lumina Larouche; marié à Léda BARRETTE, fille mineure de Pierre Barrette et de Phébee Blackburn (Chicoutimi, 19-1-1858).

1707.- 30 juillet. — FOSTER, Johnny, fils majeur de Johnny Foster et de Demerise Roussel (Chambord, 30-9-1873); marié à Emma PINEAULT, fille mineure de feu Hubert Pineault et de Thais Lévesque (Sainte-Anne de Chicoutimi, 15-6-1868).

1708.- 5 août. — SAVARD, Ludger, fils majeur d'Etienne Savard et de Philomène Boucher de Sainte-Anne (Sainte-Anne de Chicoutimi, 24-2-1868); marié à Elisa BOUCHARD, fille mineure de François Bouchard et d'Herméline Martel (Chicoutimi, 3-7-1876).

1709.- 20 août. — PETITBON, Aimé, de Saint-Fulgence, fils majeur de Aimé-Michel-Louis Petitbon et de Marie-Olive le Razavet, de Paimpol, Bretagne, France; marié à Marie CARON, fille majeure de feu Godefroy Caron (Ch. 13) et de Caroline Tremblay (Ch. 88).

1710.- 26 août. — TREMBLAY, Elzéar, veuf de Malvina Pilote (Chicoutimi; 16-2-1874); marié à Elise BERGERON, fille majeure de Pie Bergeron et d'Elizabeth Roy de Sainte-Anne de Chicoutimi.

1711.- 26 août. — BRASSARD, Philippe, fils majeur de feu Jean Brassard et de Céline Dufour (Chicoutimi, 24-4-1871); marié à Emma LAFORET, fille majeure de feu Philéas Laforêt et de Zérine Tremblay (Chicoutimi, 7-1-1868).

1713.- 2 septembre. — GAGNON, Méridée, fils majeur de Richard Gagnon et d'Emélie Gagnon; marié à Marie-Joséphine BILODEAU, fille majeure de Georges Bilodeau et de Clarisse Barrette.

1714.- 2 septembre. — DUFOUR, Etienne, fils majeur de feu Narcisse Dufour et de feu Angèle Thibeault (Grande-Baie, 8-10-1844); marié à Aurore BEAULIEU, fille majeure de Raphaël Beaulieu et d'Arthémise Boies (Chicoutimi, 18-8-1857).




l'imprimerie
LE PROGRÈS
DU SAGUENAY LIMITÉE
316, AVENUE LABRECQUE - CHICOUTIMI - TEL.: 545-4474
TOUT CE QUI S'IMPRIME
NOUS L'IMPRIMONS

Jacques Coutu
ARCHITECTE

110 EST, RUE RACINE

CHICOUTIMI



lessard
EN BAS DE LA CÔTE LTÉE

Angle Morin et Racine
Chicoutimi

Hommages de

La maison
THIFFAULT & SAINTONGE
LIMITÉE
Nouveautés

122 est, rue Racine

Chicoutimi

MEMOIRES D'UN ANCIEN

Xavier Paradis.

Le 15 août 1935 un jeune étudiant au Séminaire, Padoue Simard, se rendit, à notre demande, chez M. Xavier Paradis de Notre-Dame-d'Hébertville, pour le consulter sur ses souvenirs. Il n'eut malheureusement pas l'avantage d'y retourner et les notes qu'il prit sont limitées à la première partie de la vie de ce citoyen, dont la carrière, au service du transport du courrier postal et des voyageurs, aurait fourni des renseignements précieux et intéressants en une matière qui est à peu près inconnue, avec des détails particuliers sur la manière dont ce monsieur Paradis se tirait d'affaire avec un seul bras valide. Il nous paraît cependant que ces notes valent publication. Ayant été prises en forme de reportage, nous croyons opportun de les transposer à la première personne selon le procédé adopté pour ces mémoires.

Je suis né à Hébertville, le 18 juin 1861; j'ai donc 74 ans. J'ai été baptisé par le curé du temps, M. J.-B. Villeneuve. Mon parrain, Bruno Saint-Pierre, était mon oncle paternel; il résidait en bas du lac (1), dans le rang Saint-Isidore, près du pont rouge; ma marraine, Céleste Paradis, était soeur de mon père. Ma femme, Marie St-Pierre, est née aux Etats-Unis.

J'ai passé mon enfance et ma jeunesse à Hébertville. Ma famille demeurait aussi en bas du lac, sur la terre qu'occupe actuellement (en 1935) Ernest Girard, près du pont rouge.

Mon père, Olivier Paradis, était employé du gouvernement provincial; il était gardien de la barrière, à l'endroit où les paroisses d'Hébertville et de Saint-Cyriac se séparent, sur le chemin pour aller à Chicoutimi, long de 38 milles. Depuis 13 ans ce chemin est délaissé, on passe par la nouvelle route. (2)

La population d'Hébertville n'était pas nombreuse à l'époque de ma naissance. Parmi les gens à l'aise il y avait Remi Hudon dit Beaulieu, père de Philippe Hudon, dont la veuve occupe la maison (3). Il avait un magasin.

J'ai commencé à fréquenter l'école à 8 ans et j'y suis allé jusqu'à l'âge de 10 ans. Ma première maîtresse d'école fut mademoiselle Sara Bélanger. Elle fut remplacée l'année suivante par Mlle Délima St-Pierre. La première maîtresse d'école d'Hébertville, par conséquent du Lac-Saint-Jean, fut Mlle Marie Rossignol. Elle tomba malade pendant l'année et retourna chez elle à Saint-Denis, dans le comté de Kamouraska; elle envoya une de ses amies la remplacer. Ensuite Mlle Marie Bélanger fit la classe pendant 10 ans et fut remplacée par Mlle Sara Bélanger, sa cousine, qui enseigna là pendant 5 ans. Ces trois maîtresses venaient de Saint-Denis.

Parmi mes compagnons de classe il y avait Philibert Vaillancourt et son frère Jean, Laurent Emond, Israël Paradis, mon frère, et Hector Hudon. Israël Paradis demeure à Saint-Wilbrod (Hébertville-Station), les deux Vaillancourt à Chicoutimi.

La maîtresse enseignait le catéchisme, le français et l'arithmétique. L'inspecteur passait une fois par année. C'était le docteur Martin (4). Il rentrait dans l'école, s'asseyait et dormait; puis après un quart d'heure il partait.

J'ai abandonné l'école à 11 ans. Ma grand'mère me faisait réciter mon catéchisme en attendant de faire ma première communion, que j'ai faite à 12 ans, en même temps que mon frère, du temps du curé André Pelletier. J'ai été confirmé quinze jours après.

Du temps que nous avons gardé la barrière nous n'avons pas défriché; il n'y avait que peu de terre défrichée. Pendant l'hiver les jeunes allaient aux chantiers, soit à Pérignonka, soit du côté de la ligne de transmission actuelle.

On faisait assez souvent des veillées à Hébertville. On chantait, on dansait des brandés, des quadrilles; plus tard on dansa des settes. On jouait du violon, de la musique à bouche (harmonica) et de la bombarbe (guimbarde). Tout le rang était invité. La boisson était rare.

Dans ma jeunesse je me suis fait briser un bras dans un moulin à battre. Mon compagnon, Hector Hudon, qui ne connaissait pas les travaux des cultivateurs, était venu me rendre visite. C'est lui qui, sans le faire exprès, me poussa le bras alors que j'engrenais (5).

(1) Il s'agit du lac Kénogami.

(2) L'ancien chemin passait sur la rive du lac Kénogami, du côté nord. La nouvelle route est l'actuelle de Jonquière à Saint-Bruno.

(3) Cette maison, une des plus anciennes du lieu, est située au détour de la route, dans le village; un soubassement ouvrant du côté sud est l'ancien magasin.

(4) Vincent-Madoc Martin, de Chicoutimi.

(5) L'opération qu'on appelle "engrener" consiste à prendre le grain, en gerbes ou libre, et à le présenter au "tambour" à dents en le glissant sur une table inclinée. Il est arrivé souvent que la main de l'engreneur suivait trop loin le grain tiré par le tambour rotatif et y était mutilée.

On alla chercher le docteur Talbot; il était à Roberval et ne revint que le lendemain. En attendant on m'enveloppa le bras dans une poche. Le docteur m'endormit jusqu'à trois fois et me coupa le bras au-dessus du poignet. C'était le 26 février. Le docteur mit la main dans une boîte d'allumettes (6) et le bedeau, Albert Hébert, la déposa dans le soubassement de la sacristie en attendant de l'enterrer, puis il mit cela en oubli. Pendant ce temps les souris avaient percé la boîte et rongeaient la chair. Coïncidence très curieuse, mes souffrances redoublèrent pendant ces quelques jours. M. le curé vit la boîte dans cet état et la fit enterrer sous l'église. Aussitôt mes souffrances diminuèrent de moitié.

Je suis parti pour les Etats-Unis à 26 ans, dans l'automne. Pendant mon séjour là-bas j'ai fait faire par un forgeron un crochet de fer adapté à mon moignon de bras.

J'ai fait mes amours aux Etats-Unis. C'est là que j'ai connu ma future et que nous avons décidé de nous marier. Nous étions apparentés du 3 au 3. Il aurait été difficile d'obtenir une dispense là; alors on est tous revenus à Hébertville. Les parents de ma blonde logèrent chez nous. Mon père obtint la dispense de l'évêque de Chicoutimi et nous sommes mariés le 10 de janvier, peu après notre arrivée. Après la messe de mariage on est revenu chez mon père et on a pris là le dîner, le souper et la veillée. La veillée en fut une comme à l'ordinaire. Il n'y eut pas de cadeaux, ce n'était pas la mode.

(6) A cette époque la boîte d'allumettes mesurait environ 8 ou 9 pouces de longueur sur 4 de largeur et 3 de hauteur et contenait les allumettes en petits paquets.

Riverin, Wells et Charlton
NOTAIRES

247, RACINE EST

CHICOUTIMI



Ruelland & Simard (limitée)

Distributeur de couvre-planchers
NOUVEAUTES EN GROS

Tapis, prelarts, tuiles. Vêtements pour dames et enfants, accessoires de couture. Vêtements pour hommes et garçons, chaussures. Draperies, rideaux, literie, tissus, coupons, etc.

Tél: 549-1600 — Case postale 667
456, rue du Havre — En face de la gare du CN
CHICOUTIMI (Québec)

Ths-Ls SIMARD, directeur - gérant

G.-E. RUELLAND & FILS LTEE

GROS ET DETAIL

96, Jacques-Cartier Est

Chicoutimi



59, Ste-Jeanne-d'Arc — Jonquière

Hommage à la Société Historique



435, avenue Ste-Anne, Chicoutimi

Nos noms géographiques

SAGUENAY

L'étude que nous présentons ici date d'au-delà de quarante ans. Elle est l'oeuvre de l'un de nos fervents et compétents collègues de l'époque, l'abbé Jean-Baptiste Savard, malheureusement trop tôt disparu. Nous la publions à la fois en considération de sa valeur instructive et en hommage à la mémoire de son auteur.

SIGNIFICATION DU MOT

Mot montagnais, *Shastuets Shipu*, que le Père Le moine croit devoir traduire par *débordement*.

Dans la langue crise *Saguenay* veut dire *eau qui sort*, de *Saké*, sortir, et *nipi*, eau. *Sakinipi*, eau qui sort. (Mgr Lafleche).

D'après le témoignage du Père Arnaud *Saguenay* serait un mot français provenant de *Shagahmen*, ce qui voudrait dire *la glace est percée ou trouée*.

D'après l'abbé Pilote, dans *Le Saguenay en 1851*, *Saguenay* serait "probablement dérivé de *Saggishsé-kuss*, ancien mot indien qui signifie une rivière aux bords coupés perpendiculairement. Ce mot mal prononcé par les premiers Européens qui demandèrent le nom de cette rivière s'est bien vite changé en celui de *Saguenay*".

La traduction de Mgr Lafleche est la plus répandue: *Saguenay*, eau qui sort. C'est aussi celle des Pères La-combe et Décarie, O.M.I.

Ajoutons ici qu'originellement ce nom désigne non pas la rivière mais un territoire, comme l'ont expliqué les Indiens et comme l'indiquent les cartes anciennes. De plus, il est descriptif du coeur du pays qu'il désigne, région d'où sortent les eaux qui vont d'un côté au fleuve Saint-Laurent et de l'autre à la baie James.

L'ORTHOGRAPHE

Une mappemonde de 1536, conservée au British Museum, porte inscrit: SAGNE. (Prononcé à la manière latine le mot se dit: Sag-né).

La mappemonde dite de Henri II, faite par un prêtre, Pierre Desceliers, et publiée en 1544, mentionne le SAGNE.

Une autre par le même datée de 1546 porte *Le Sag-nay*, et sa planisphère de 1550 indique *Le SAGNE* aux sources de la "R. de Sagnay".

Une carte portugaise de 1553, au dépôt des cartes et plans de la Marine à Paris, mentionne "R. de Saquenai".

Une mappemonde d'Andreas Homo, en 1559, mentionne le *Saquenoa*.

En 1792 le botaniste André Michaux écrit *Saganey* et *Sagney*.

Les cartes du XVI^e siècle et celles de Champlain orthographient *Saguenay*. (*Forme qui s'est généralisée*).

EMPLOI DU NOM

1— Le "royaume du Saguenay"

Titre mentionné pour la première fois à Jacques Cartier le 14 août 1535 par les deux Indiens qu'il avait amené en France l'année précédente, Taignoagny et Domagaya, comprenait ce que nous appelons aujourd'hui la région du Saguenay avec en plus celles du haut Saint-Maurice, de l'Abitibi et du Témiscamingue.

2— La rivière Saguenay

Tout le monde la connaît. Elle fut découverte par Jacques Cartier le 1^{er} septembre 1535 et baptisée de ce nom par lui "parce que, dit-il, elle est le chemin qui conduit au dit Saguenay".

En 1744, N. Bellin, ingénieur de la marine, publia une carte reproduite dans le *Journal d'un voyage* du Père Charlevoix, qui contient cette note: "Rivière Saguenay appelée par les Sauvages *Pitchitaouitchetz*".

3— Le comté Saguenay

Le premier comté de ce nom date de 1829 et comprenait ceux de Lac-Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi, Saguenay et Charlevoix. Plus tard le comté de Charlevoix en fut détaché. Le comté de Saguenay actuel date de 1858.

4— *Le canton Saguenay*

Il est situé dans le comté du même nom et est borné au nord et à l'est par la rivière Saguenay et le fleuve Saint-Laurent. Il fut érigé en 1863.

5— *Rivière Petit-Saguenay*

Cours d'eau qui arrose les cantons Sagard et Dumas et qui se déverse dans la rivière Saguenay à 20 milles de son embouchure. Les rivages escarpés de cette rivière ressemblent beaucoup à ceux du Saguenay, de là son nom de Petit-Saguenay.

6— *Petit-Saguenay*

Nom du bureau de poste de la paroisse de Saint-François d'Assise, dans le comté Chicoutimi. Ce nom lui a été donné à cause de la rivière Petit-Saguenay qui traverse ce territoire.

OUVRAGES CONSULTÉS

Eugène Rouillard - *Noms géographiques de la province de Québec et des provinces maritimes empruntés aux langues sauvages.*

Département des Terres et Forêts. - *Noms géographiques de la province de Québec.*

Hormidas Magnan - *Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec.*

Abbé Victor Tremblay - *Le temps de Jacques Cartier.*

Champlain - *Oeuvres.*

Biggar - *The Voyages of Jacques Cartier.*

Le Progrès du Saguenay - *L'Annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean.*

Frère Marie-Victorin - *Etude floristique sur la région du lac Saint-Jean.*

Abbé Edmond Pilote - *Le Saguenay en 1851.*

N.-E. Dionne - *De Cartier à Champlain.*

Jean-Baptiste Savard, ptre.

Hommages de

**LEMIEUX
& PEDNEAULT LTEE**

23 EST, RACINE

CHICOUTIMI

Robert Tremblay - C.D'A.A. 513-5149 Claude Levesque FIAC - C.D'A.A.S.S. 513-8750

**Les Assurances
TREMBLAY & LEVESQUE INC.**

(autrefois Ad. Tremblay & Fils Ltée)
Courtiers d'Assurances agréés

110 Racine Est

Tél.: 543-1511

Chicoutimi

En affaires continue depuis plus de 60 ans.
Rémi Tremblay, C.D'A.A.S.S. 549-1352 Serge Tremblay, C.D'A.A.S.S. 549-0317

582 BOUL. LAMARCHE
CHICOUTIMI

TÉL.: 543-0293

E. DAUPHINAIS
ING. CONSEILS
L. BOUCHARD

AVOCATS ET PROCUREURS

**FRADETTE, BERGERON,
CAIN, PREVOST, LAMARRE,
CASGRAIN ET WELLS**

110 EST, RACINE

TEL.: 543-7757

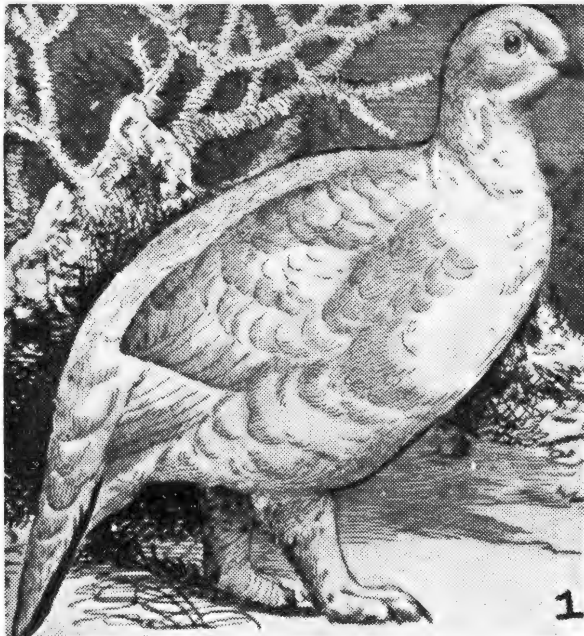
CHICOUTIMI

Au lac Saint-Jean

Perdrix blanches et poissons

Il y a cent ans

En janvier 1872, un citoyen d'Hébertville, "disciple de saint Hubert", terme littéraire pour dire chasseur, écrivait au journal *l'Opinion publique* que "les perdrix blanches, qu'on dit habiter l'extrémité nord du globe, ont fait leur apparition, il y a plusieurs jours, à Hébertville et dans les localités voisines" et qu'on les abattait par centaines. Rares maintenant sont ceux qui en ont vu; pour a part je n'en ai vu que deux fois dans mon jeune âge, soit il y a environ 75 ans; cependant on en a vu du côté nord du lac Saint-Jean plusieurs années après cela.



Perdrix blanche.

Notre correspondant parle surtout des poissons du lac: "le saumon, le brochet, la grosse morue, le doré, le poisson blanc, l'anguille et la truite".

"Pour vous prouver que je n'exagère rien, écrit-il, voici des faits:

"MM. Auguste Gagnon, Yves Girard et le notaire Dumais font la pêche depuis le mois de décembre dernier dans le lac Saint-Jean. Ces messieurs pratiquent des trous dans la glace et posent des rets à une profondeur variant de dix à vingt brasses et deux fois par jour ils retirent les rets remplis de gros poissons de toutes espèces. Les plus grosses espèces sont le brochet, dont quelques-uns mesu-

rent de 40 à 44 pouces de longueur, le saumon de 25 à 36 pouces, et la morue, qui égale le saumon en grosseur. Les plus petites espèces sont le doré et le poisson blanc qui atteignent jusqu'à 20 et 25 pouces.

"Il est certain qu'il existe de bien plus gros poissons de ces espèces dans le lac Saint-Jean, mais les rets ne sont point assez fortes pour les tenir, ils s'échappent toujours en brisant plusieurs mailles des rets. Chaque fois que les pêcheurs lèvent leur instrument de pêche il y a toujours vingt à vingt-cinq de ces gros poissons..."

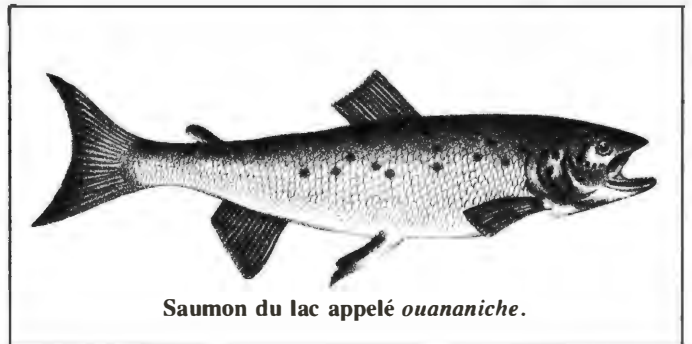
"Voyez donc quelle exportation en perdrix et en poisson nous ferions si M. Chauveau nous donnait un chemin de fer."

Le cas de la morue pose un problème.

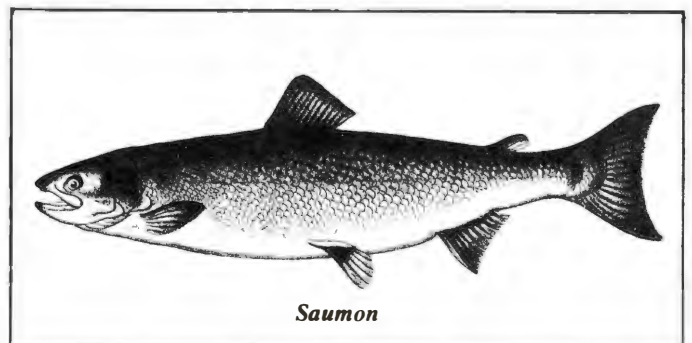
Victor Tremblay.

3 mars 1976.

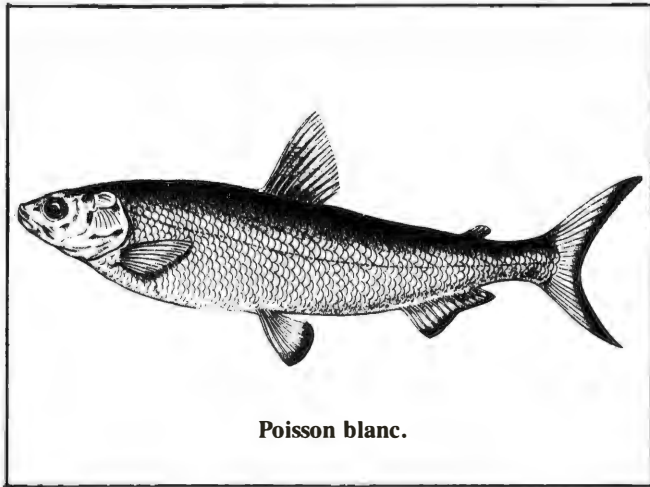
A consulter *Poissons d'eau douce du Canada* par W. B. Scott et E. J. Crossmen, pages 692-696; *Les poissons d'eau douce du Québec*, par Vianney Legendre, tome 1, page 30.



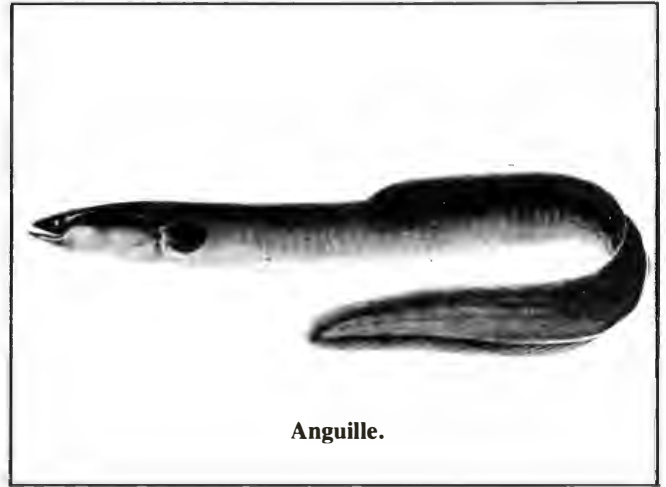
Saumon du lac appelé ouananiche.



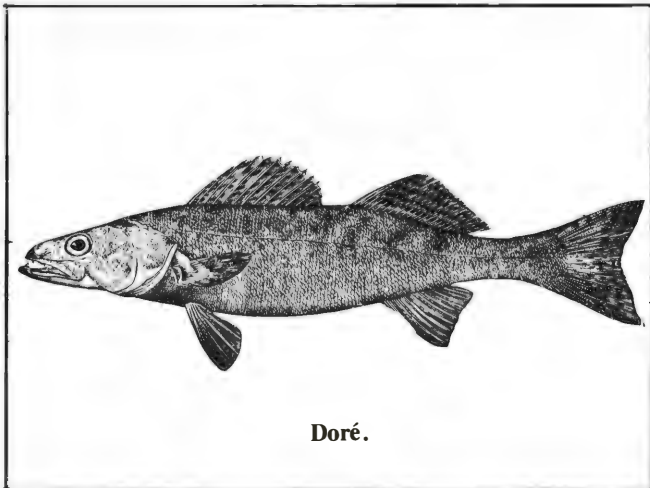
Saumon



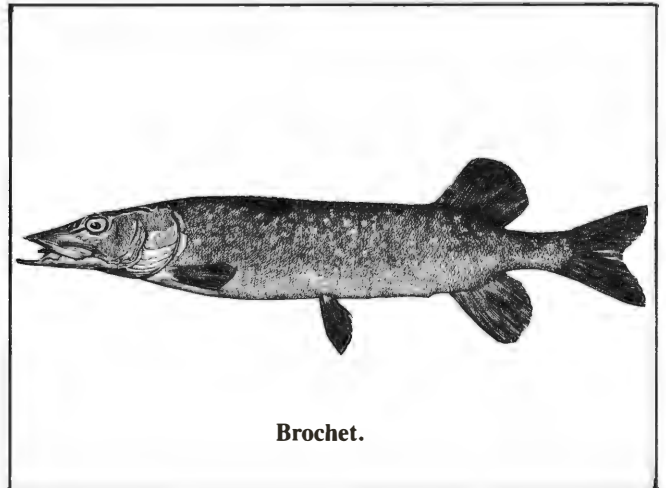
Poisson blanc.



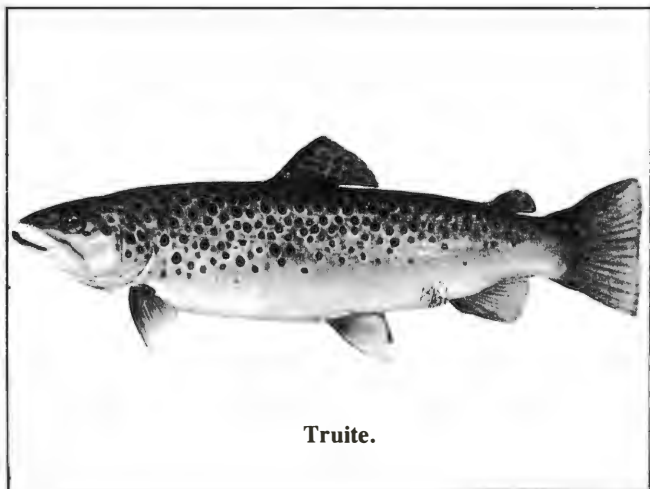
Anguille.



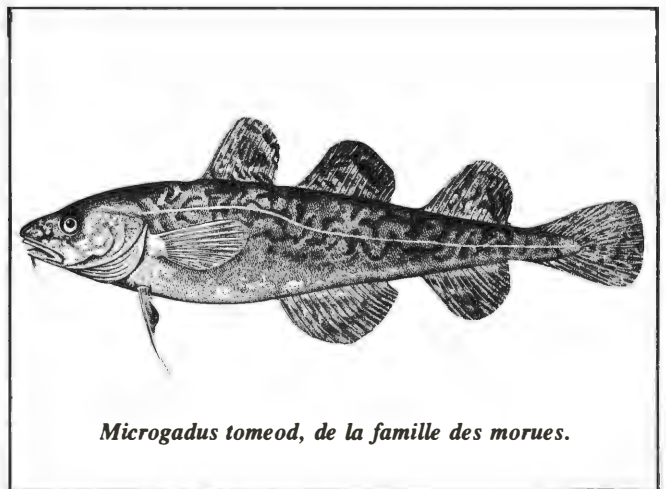
Doré.



Brochet.



Truite.



Microgadus tomcod, de la famille des morues.

La famille Boudreault

“L’histoire, dit Ferland, jouit en Amérique d’un avantage inconnu aux histoires européennes qui, remontant le cours des temps, vont se perdre dans les ténèbres de la fable. Au Canada, l’histoire a assisté à la naissance du peuple, dont elle décrit l’enfance et qu’elle voit arriver aujourd’hui à l’âge viril. Elle l’a connu dans toute sa faiblesse; elle a reçu ses plaintes lorsqu’il était tout petit et souffreteux; elle a entendu ses premiers chants de joie; elle est préparée à le suivre et à l’encourager dans les luttes que recèle encore l’avenir.” (1)

C’est ainsi qu’il nous est possible de fouiller tout au cours de notre existence et de retracer jusqu’aux racines l’origine de nos toutes premières familles.

Ce fait est un peu plus difficile du côté acadien, car la dispersion de ce peuple en a brisé et détruit bien des chaînons et en plus nombre de registres d’état civil, seuls témoins indiscutables de ce passé lointain, ont été brûlés par l’envahisseur ou perdus au cours des fuites nombreuses; il en est de même des actes notariés de l’époque qui, pour bon nombre, sont également perdus, et de ce fait il est quasi impossible de suivre la vie acadienne dans bien des domaines.

Ce texte se veut un témoignage de reconnaissance et de gratitude envers une famille méritante de notre région, la famille Boudreault, qui comptait trois membres dans la première équipe des quatorze pionniers. Par la même occasion, l’auteur a voulu extensionner son hommage à toutes les familles acadiennes disséminées un peu partout dans notre région et qui, avec nous, forment la belle et grande famille saguenéenne.

Après Poutrincourt, qui de 1603 à 1632, travailla arduement à la formation d’une colonie nouvelle en Nouvelle-France, le commandeur de Razilly fonda lui aussi une colonie en Acadie en 1632.

Razilly fut fortement secondé dans son entreprise par deux hommes qui jouèrent un rôle de premier plan dans ces fondations nouvelles.

L’un de ces hommes fut Charles de Menou, seigneur d’Aulnay et de Charmisay, membre de l’une des plus nobles familles du Bas Berry.

D’Aulnay se consacra tout entier à l’installation de nouveaux colons et aux développements de la culture afin d’assurer leur survie et de mieux stabiliser la colonie.

C’est d’Aulnay qui, en 1642, amena en Acadie nombre de pionniers dont Michel Boudrot, les Doucet, Bourgeois, Cyr, Cormier, Robichaud, Beliveau, Richard et plusieurs autres.

Ces familles, bien qu’il soit difficile de l’affirmer positivement, venaient en grande partie du Berry et surtout de la Touraine.

D’Aulnay, au dire de plusieurs historiens, fut un colonisateur efficace et productif. Il traitait tout le monde avec humanité et était ami de tous, même des Indiens, qui le vénéraient et l’estimaient particulièrement; ils ne manquaient jamais d’ailleurs une occasion de lui être agréables en tout.

L’Acadie a ceci de particulier que toujours au cours de son histoire, ses habitants ont entretenu les relations les plus cordiales avec les Micmacs. Pendant 150 ans de son histoire, on ne trouve pas une seule mention de chicanes ou de guerre entre eux.

D’Aulnay décéda accidentellement le 24 mai 1650, lorsque son canot chavira dans la rivière de Port-Royal. Avec lui disparaissait l’une des figures les plus marquantes de cette époque.

Type complet du gentilhomme colonisateur de l’époque, sa mort porta un dur coup à la colonie naissante et s’il lui eut été donné de fournir une carrière plus longue l’avenir de ce coin de pays en aurait été sans aucun doute plus profondément marqué.

De Michel Boudrot, l’ancêtre acadien de cette belle et nombreuse famille, nous connaissons peu de chose. Les nombreux documents officiels de cette période manquent à peu près complètement.

C’est d’Aulnay qui amena Michel Boudrot en Acadie et cela en 1642. Selon le Frère Albert, s.c., qui a fait une étude assez poussée sur ce pionnier, il serait originaire du Périgord.

Il occupa le poste de lieutenant-général de la Seigneurie de Port-Royal et il fut juge de paix de ce même district.

Le 30 mars 1687, à cause de son grand âge, il est remplacé comme lieutenant-général par Mathieu des Goutins.

(1) *Cours d’histoire du Canada*, par J.-B.-A. Ferland, prêtre, Première partie 1534-1663, Québec, Augustin Côté, éditeur-imprimeur, 1861, page IV de l’Introduction.

Le 15 octobre 1687, Michel Boudrot signe un état des travaux exécutés en Acadie par le Sieur d'Aulnay. Il signe à titre de lieutenant-général.

Il épouse en Acadie Michelle Aucoin, fille de François Aucoin. La famille Aucoin est une des plus vieilles familles acadiennes. Les Aucoin arrivèrent en Acadie en

1632 avec Razilly. On ne connaît pas malheureusement le nom de la femme de François Aucoin. François Aucoin était certainement décédé en 1671, car sur le recensement fait cette année-là, le Père Molin inscrit sur son registre: la veuve François Aucoin, 26 ans, avec 5 jeunes enfants.

Selon quelques généalogistes acadiens, dont Bona Arseneault, le Père Anselme Chiasson, o.f.m. capucin, et Mme Rita Boudreault-Blouin, Michel Boudro se serait marié en 1640 à Notre-Dame de Cougnes, diocèse de La Rochelle, avec Michelle Aucoin. La famille Aucoin semble nombreuse à l'époque en cet endroit. C'est donc marié que le couple serait arrivé en Acadie en 1642.

Dans ce recensement de 1671, fait par le Père Molin, on trouve Michel Boudrot, 71 ans, sa femme Michelle Aucoin, 53 ans. Il avait à cette époque 7 garçons, 4 filles, 8 arpents de terre en valeur, 5 bêtes à cornes et 12 moutons. Il demeurait à Port-Royal.

Au recensement de 1686, il a 86 ans et possède 20 arpents en valeur de culture, 16 bêtes à cornes et 17 moutons; demeurent encore avec lui ses fils Michel, 26 ans, et François, 20 ans.

En 1671, le recensement donne pour ses enfants: Charles, 22 ans, Jean, 16 ans, Olivier, 10 ans, Abraham, 14 ans, Claude, 8 ans, François, 5 ans. Ses filles: Françoise, 29 ans et mariée à Etienne Robichaud; Jeanne, 26 ans et mariée à Bonaventure Terriau; Marguerite, 20 ans et mariée à François Bourc, et Marie, 18 ans.

En 1686, au recensement, on lui donne pour enfants: Charles, 37 ans et veuf avec 6 enfants; Abraham a 27 ans et vient d'épouser Cécile Melançon; Olivier a 25 ans et son épouse, Isabelle Petitpas, a 17 ans; Claude a 23 ans et son épouse est Anne-Marie Thibodeau. Le couple demeure à Grand-Pré. Françoise a 44 ans et est l'épouse d'Etienne Robichaud; Jeanne a 41 ans et est mariée à Bonaventure Terriau; Marguerite a 35 ans et est l'épouse en secondes noces de Jean Babineau; Marie a 33 ans et son époux est Michel Poirier; Michel a 26 ans, François, 20 ans et Jean a 31 ans et a épousé Marguerite Bourgeois.

En 1693, Michel Boudrot est décédé mais nous n'avons aucune précision concernant sa mort, survenue entre 1687 et 1693.

En plus de cultiver la terre, comme tout bon pionnier, la famille Boudreault a ceci de particulier que depuis l'ancêtre jusqu'à aujourd'hui, nombre des membres de cette famille furent d'habiles constructeurs de bateaux et de bons marins. La mer a toujours exercé sur eux une influence bienfaisante et ce n'est que lorsqu'ils vivaient d'elle qu'ils se sentaient pleinement heureux.

Beaucoup de Boudreault de la région, d'ailleurs, continuèrent cette noble tradition et furent de bons marins et d'excellents constructeurs de bateaux.

Voilà tout ce que nous révèlent les archives acadiennes sur ce pionnier de l'Acadie.

En rendant hommage à la famille Boudreault, l'auteur des présentes veut étendre son hommage non seulement à cette brave famille mais à tous les nombreux acadiens qui vivent dans notre région et souvent qui s'ignorent, car plusieurs d'entre eux se considèrent aujourd'hui comme canadiens-français.

L'histoire du peuple acadien, ce peuple martyr, comme on l'appelle souvent, est merveilleuse d'endurance et de courage exceptionnels.

Le 8 octobre 1755 à Grand-Pré, une forte partie de la colonie acadienne fut dispersée. C'est la mort dans l'âme que ces paisibles citoyens quittèrent sous la contrainte leur petite patrie. Ils n'emportèrent avec eux pour tout bien que la vision dernière de leur humble logis et les horreurs des lueurs tragiques et sanglantes de l'incendie allumé par l'Anglais et qui détruisait rapidement maisons, granges, églises, enfin, tout ce qu'ils possédaient.

Ce premier holocauste, cet acte cruel est sans précédent dans l'histoire; il fit environ 6,000 victimes qui furent semées comme des épaves tout au long du littoral nord-atlantique depuis Boston jusqu'à Savannah, en Géorgie.

Embarquées au hasard des circonstances et au caprice d'une soldatesque vulgaire et inhumaine, les familles furent brisées, disloquées et entassées pêle-mêle sans égard ni à l'âge ni à quoi que ce soit d'humain.

Ils se retrouvèrent tous sur la terre d'exil sans secours d'aucune sorte mais avec leur seul courage et la détermination de se retrouver et de se regrouper là où si longtemps ils avaient connu le bonheur.

Jamais peuple n'a montré tant de détermination ni tant de courage et, après des pérégrinations de toutes sortes, nombre d'entre eux finirent par retrouver l'être cher recherché et ensemble ils retournèrent au pays natal et recommencèrent à zéro pour bâtir une nation aujourd'hui florissante et déterminée plus que jamais à refaire de l'Acadie une patrie intéressante où il fait bon demeurer.

L'histoire du peuple acadien peut donc se diviser en deux grandes périodes: celle d'avant le "Grand Déplacement", le gouffre affreux de la dispersion en 1755, et l'âpre et longue montée vers un nouveau destin.

L'Acadie est morte, disait le vainqueur en 1755, mais il ne connaissait pas le peuple acadien, et l'Acadie qu'on croyait morte à l'époque "a poursuivi dans l'ombre son patient labeur de reconstruction". (2)

Aujourd'hui l'heure du réveil est sonnée et les dispersés de 1755 lèvent fièrement la tête et revendiquent leurs droits.

Le 15 août 1884, ils se donnent un drapeau bien à eux; le tricolore français avec une étoile d'or, l'étoile papale, piquée dans le bleu, et il se donne aussi un hymne national, l'"Ave Maris Stella".

Hommage donc à la famille Boudreault et avec elle à ce peuple courageux et intrépide qui a surmonté de si dures épreuves par la seule force de son courage et de sa confiance en Dieu.

Léonidas Bélanger,
1er mars 1976.

(2) *Histoire de la Survivance acadienne, 1755-1935*, par Antoine Bernard, C.S.V., Les Clercs de Saint-Viateur, Montréal, 1935, pages 452-453.

LAVOIE & MENARD

AVOCATS

Jean-Marc Lavoie — André Ménard
110, RACINE EST (suite 124)
CHICOUTIMI — 545-4901

Lambert & Lambert

AVOCATS

31 EST, RUE RACINE

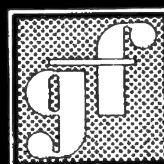
CHICOUTIMI

Saguenayensia

remercie ses

ANNONCEURS

qui permettent sa parution.



gagnon
FRÈRES

LA VOIX DE RADIO-CANADA AU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN



Société
Radio
Canada

CBJ - 1580
CBJ/FM - 100,9
CBJE/FM - 107.9



PHARMACIENS

Justin Maltais, B.L.Ph.,
Fernand-R. Martel, B.L.Ph., Props.

PHARMACIE HAMEL ENR.

447 EST, RACINE — 549-1410 — CHICOUTIMI

OUVERTURE: SEMAINE: 9 h. a.m. à 9 h. p.m.
DIMANCHE: 9.30 h. a.m. à 12.15 p.m.



PHARMACIENS

Justin Maltais, B.L.Ph., prop.,
Luc Maltais, Raymond Drolet,
Suzanne V.-Simard,

Pharmacie Chicoutimi ENR.

28 Est, Racine — 549-0950 — CHICOUTIMI

OUVERTURE: SEMAINE: 9 h. a.m. à 9 h. p.m.
SAMEDI: 9 h. a.m. à 6 h. p.m.
DIMANCHE: 1 h. p.m. à 4 h. p.m.

De père en fils — les gens bien mis s'habillent chez

 **aflamme**
maîtres tailleurs

PLACE SAGUENAY,
317-321, RUE RACINE EST,

CHICOUTIMI

Hommages de



**La Librairie
Régionale, Inc.**

Rue Racine.
PLACE DU SAGUENAY
Chicoutimi

**543-3672
549-7135**

Hommage de la Compagnie Price



Dans les chantiers d'il y a cent ans.

Une expérience de quatre générations

AUBIN & FILS

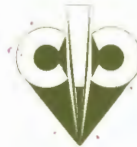
ENR.

Directeurs de Funérailles
Trois salons à votre service

AMBULANCE

543 - 3331

412 est, rue Jacques-Cartier - CHICOUTIMI



COTÉ boivin
auto service inc.



C. P. 1450 — CHICOUTIMI, QUEBEC.

Concessionnaire:

CHEVROLET



OLDSMOBILE



CADILLAC