

maison à la basse-ville; un autre d'eux était établi à Trois-Rivières, l'ecclésiastique était chanoine de la cathédrale, et est mort Grand-Vicaire; le mariu commandait un vaisseau marchand; mais ayant été pris en mer, il fut ruiné et obligé de se charger de la conduite d'une habitation au Cap François où il gagna environ trois cent mille francs, dont il acheta une habitation à la Nouvelle-Orléans, où il finit ses jours.

Mon père, qui avait laissé Québec en 1759, à l'approche de l'armée anglaise, qui venait faire le siège de cette ville, s'était réfugié aux Trois-Rivières, où il eut le malheur de perdre sa femme, Demoiselle Josephite Baby, qu'il avait épousée à Montréal, sœur de l'honorable François Baby, décédé, membre des Conseils Exécutif et Législatif, fille de M. Raymond Baby, et de Demoiselle Thérèse LeComte Dupré.

Il amena sa famille à Québec aussitôt après que la tranquillité fut rétablie dans le pays, elle consistait en cinq garçons et trois filles.

Il se détermina à passer en France pour y régler ses affaires mercantiles, et disposer des effets qui étaient restés en magasin à Larochele, et qui n'avaient pu lui être envoyés, en conséquence de la prise du pays par les Anglais qui en empêchaient l'importation.

Les enfants furent mis en pension chez divers particuliers jusqu'à ce que les religieuses Ursulines et les Ecclésiastiques du Séminaire de Québec eussent rétabli leur pensionnat où les plus âgés furent placés.

Mon père n'ayant trouvé d'autre moyen de se défaire des marchandises qu'il avait à Larochele, que de les aller vendre à la Nouvelle-Orléans, s'y transporta et nous appela auprès de lui en 1772. C'est dans ces aziles que nous avons été élevés. Nous partîmes au nombre de six pour aller rejoindre, mon frère aîné était parti l'année d'après, avant pour aller auprès de mon oncle, gérant l'habitation Macnaimara au Cap François, et le plus jeune était mort.

Notre navigation fut des plus malheureuses. Nous perdîmes à la Dominique le bâtiment qui nous transportait et tous nos effets, nous fûmes obligés de prendre passage dans un autre qui nous transporta au Cap François, où nous fûmes bien accueillis de notre oncle. Quand je fus rétabli des fièvres que j'avais attrapées dans la traversée, au bout de deux mois, nous en partîmes dans une goélette pour la Nouvelle-Orléans, en compagnie de M. Cabaret, officier d'Infanterie, et de sa dame.

Un voyage qui n'exécède pas ordinairement dix jours, nous prit un mois, nous eûmes le malheur de toucher sur les bancs de la Floride, et le choc fut si violent que notre bateau fut rompu et le gouvernail emporté, en sorte que nous fûmes obligés de relâcher à la Havanne où nous fûmes détenus deux mois, au bout duquel temps nous parvînmes enfin à la Nouvelle-Orléans, sans autre désagrément que de n'y point trouver notre père.

Comme je n'avais rien à faire là, et que Poissiveté m'était à charge, j'offris mes services gratuits à monsieur Lafitte, un marchand de Bordeaux, qui vraisemblablement est un des parents du fameux Lafitte actuel, résidant en France.

Le printemps 1773, je montai le Mississipi avec monsieur De Rochebrune, et après trois mois d'une navigation dangereuse, j'eus le plaisir d'embrasser mon père établi à St. Louis des Illinois, à cinq cents lieues de la Nouvelle-Orléans, où il faisait un commerce considérable, le surplus de la famille eut ordre de l'attendre à la Nouvelle-Orléans, où il fut le rejoindre peu après, il lui restait alors deux filles et un garçon, en ayant marié une à M. Dorminil Moran, et envoyé le plus jeune garçon à Larochele, pour y être éduqué.

Je restai à la tête des affaires pendant son absence, et comme les équipages étaient faits et que j'avais beaucoup de loisir, je l'employai à étudier la langue espagnole, et je fis très-bien puisque je pus servir d'interprète entre le gouverneur que mon père amenait aux Illinois, et auquel il avait cédé un intérêt dans son commerce, je lui servis même de Secrétaire pendant les trois années subséquentes de son administration.

J'ai resté sept années dans ce pays, et comme tous les ans, nous portions à la Nouvelle-Orléans les pelleteries que nous tirions de l'intérieur, j'en faisais le trajet alternativement avec mon père.

J'ai descendu et remonté ce fleuve trois fois, je mettais trois semaines à le descendre et trois mois à le remonter.

Lorsqu'on laissait les habitations le long de la Pointe-Coupée, à une trentaine de lieues au-dessus de la Nouvelle-Orléans, on ne trouvait que trois mauvaises maisons à l'entrée de la Rivière des Arcansas, et aucune de là jusqu'au village de St. Geneviève, vingt lieues plus bas que celui de St. Louis, à la gauche du Mississipi en montant, et dans deux autres villages à la droite, vis-à-vis ceux-là.

Les dangers de la navigation du Mississipi, ne proviennent pas tant du courant violent que des embarras formés par des arbres d'une prodigieuse hauteur et grosseur qui poussent dans un sol peu ferme et que le courant déracine et entraîne, lesquels s'accrochent à ceux qui sont arrêtés sur le rivage et s'élevaient quelques centaines de pieds dans le fleuve, et causent à leur tête une rapidité de courant si véhémente, que les bateaux et les pirogues engloutiraient si on persistait à les vouloir faire passer; il n'y a pas d'autre moyen alors que de traverser le fleuve pour passer de l'autre côté, où souvent on rencontre un danger aussi éminent; celui d'être écrasé par les arbres que le courant forcé par ces embarras et poussé dans ces anses, déracine et fait tomber.

J'ai été quelques fois obligé de revenir sur mes pas, de faire couper quelques-uns des arbres sur les embarras, et me frayer

ainsi un passage en frappant des cordelles pour hâter mon bateau, et perdre ainsi un couple de jours pour ne faire qu'une lieue.

Tels sont les dangers et les peines que l'on éprouve en montant le fleuve, et ceux que l'on rencontre en descendant sont causés par ces gros et grands arbres qui sont arrêtés au fond de l'eau et dont on voit la tête au-dessus balancer avec une telle force qu'ils crèvent les bateaux qui tombent dessus; en sorte que l'on ne peut se mettre en dérive durant les nuits obscures; si ces scieurs de long comme on les appelle sont dangereux, ceux qui ont perdu leur tête et qu'on nomme chicots ne le sont pas moins.

La terre sur les bords des fleuves est si légère qu'il se faisait souvent des ouvertures dans les points qui abrégèrent quelques fois le chemin de dix à douze lieues. Je fus entraîné une fois dans une semblable ouverture et pensai y périr.

Un autre danger, est la rencontre des partis de sauvages qui sont constamment en guerre les uns contre les autres, et se font un plaisir de piller les passants.

Une année en montant le fleuve, je vis descendre trois pirogues chargées d'une trentaine de sauvages; comme je ne voulais pas les recevoir je fis amarrer mon bateau, et j'armai mes vingt-cinq hommes de fusils chargés, que je tenais accrochés au tendelet, et fis signe aux sauvages de s'éloigner; malgré le désir qu'ils manifestaient de vouloir nous aborder, voyant notre attitude guerrière, ils jugèrent prudent de continuer leur route, sans faire aucune tentative, nous en fûmes quittes pour monter la garde la nuit suivante de crainte de surprise de leur part.

Un surcroît de danger naît souvent de la mauvaise humeur de l'équipage, formé de gens de toutes nations et de toutes couleurs, qui excédés d'un travail pénible, murmurent constamment et sont toujours prêts à se soulever, si le maître n'est pas ferme et résolu.

Mon tour étant arrivé de descendre à la Nouvelle-Orléans en 1778, je partis des Illinois vers le 20 de décembre, dans un bateau chargé de six cents paquets de toutes sortes de pelleteries, ours, chevreuils, cerfs, robes de bœufs, chats, castors, et loutres, et huit hommes d'équipage qui suffirent pour diriger le bateau dans la descente et lui faire éviter les embarras et surtout les scieurs de long, c'est-à-dire les arbres arrêtés au fond de l'eau, et que l'on voit de loin plonger et se relever, comme j'ai dit plus haut.

J'étais accompagné de deux autres moyennes embarcations appartenant à mes amis qui menaient aussi des pelleteries à la Nouvelle-Orléans.

Comme l'usage de mon père était d'observer et faire observer les jours d'abstinence à son équipage, recommandés par l'Eglise, et que j'avais ordre d'en faire autant, mes amis qui suivaient mon bateau derrière lequel était attaché une pirogue où le cuisinier faisait l'ordinaire, sentant l'odeur d'une matelote, me demandèrent la permission de venir dîner avec moi, ce que je leur permis avec bien du plaisir et profitai de cette occasion pour les engager à en faire autant à l'avenir, d'autant plus que cette alternative de gras et de maigre plaisait infiniment aux équipages et contribuait à leur santé.

Arrivé à la Nouvelle-Orléans et ne trouvant qu'un vil prix de mes pelleteries, je pris le parti d'acheter les petites parties de pelleteries que mes amis et autres ne trouvaient pas à vendre, et je fis courir le bruit que j'étais déterminé à les aller vendre en Europe. Les négociants effrayés de cette résolution me proposèrent des prix plus raisonnables que les premiers; en conséquence, je terminai par les leur vendre, et je réalisai quinze cents piastres sur les achats que j'avais faits à mon compte particulier. Si cette petite ruse me réussit, j'eus le malheur d'être obligé de faire protester des lettres d'échange du colonel Clark, commandant pour les Américains aux Caskakias, sur un nommé Miller, négociant à la Nouvelle-Orléans, au montant de six mille piastres; ce qui fut la cause d'un voyage désastreux que j'entrepris pour aller en faire le recouvrement dans la Virginie.

A mon arrivée aux Illinois je trouvai ma sœur aînée mariée à M. Martin Duralde, marchand du lieu, un homme extrêmement bien éduqué, et qui quelques années après fut nommé commandant au poste des Apeloussas.

(A continuer.)

#### UNE LETTRE NATIONALE.

Nous publions avec plaisir la lettre qui suit afin de montrer que dans le clergé on s'occupe aussi des moyens à prendre pour faire une réaction dans la situation matérielle du pays. Plusieurs fois nous avons exprimé l'espoir que le clergé saurait maintenant, comme à toutes les époques critiques de notre histoire, exercer une heureuse influence sur les destinées du Bas-Canada. Rien de plus propre à détruire certains préjugés qui prévalent au sein de la population anglaise, que le zèle déployé en ce moment par plusieurs de nos prêtres les plus éminents, en faveur du développement matériel du Bas-Canada.

St. Jérôme, 23 déc. 1871.

Cher ami,

J'ai lu avec un délicieux plaisir votre lecture sur l'industrie. J'en approuve tous les développements et toutes les conclusions. Je ne pourrais la désapprouver sans me renier moi-même.

Vous avez traité votre thèse avec un rare bonheur. Vous ne craignez pas de dire de dures vérités à notre population canadienne-française pour lui faire comprendre le mal qui la

dévore, et quand on connaît la maladie, on peut dire que le remède, pour le guérir, est déjà sous la main.

Vous avez bien fait de dire un mot sur l'agriculture, car, si la bonne culture de nos terres n'avance pas de front avec l'industrie, cette dernière absorbera le travail de notre population aux dépens de la nourricière de l'état. Comme une nation est un corps social dont tous les membres sont solidaires, il faut que la sève agricole et industrielle se répande également par toutes les artères.

Mais le règne de l'industrie ne commencera à luire dans notre pays avec un certain éclat que lorsque nous aurons des voies ferrées qui transporteront à bas prix tous nos produits sur les marchés de la Puissance et des Etats-Unis. Je vous prie d'insister sur ce point-là avec toute la force dont vous êtes capable pour inoculer fortement cette vérité dans l'âme de la nation. Les chemins de fer sont des branches de ce bel arbre que l'on appelle industrie, mais ce sont des branches indispensables.

Je crois donc que si nous ne faisons pas de puissants et énergiques efforts pour sortir de notre engourdissement et de notre torpeur, nous manquons à la mission que la Providence nous a confiée et nous sommes indignes des desseins qu'elle a sur nous.

Tout à vous,

A. LABELLE, P.TRE.

L. O. David, Ecr., Montréal.

Les paroles patriotiques de M. le curé Labelle ne surprendront personne; tout le monde connaît son zèle et ses efforts généreux en faveur du progrès de l'agriculture et de l'établissement de chemins de fer. La partie nord du pays surtout le comptera parmi ses bienfaiteurs et le regarde déjà comme le digne successeur de l'hon. A. N. Morin, le continuateur de l'œuvre patriotique de ce grand et regretté citoyen.

Nous tiendrons compte des conseils de notre honorable ami, car nous croyons comme lui que l'agriculture est la base de notre avenir national et matériel et que les chemins de fer sont des branches indispensables de l'arbre de l'industrie. Mais si nous nous occupons surtout de l'industrie, c'est qu'il faut d'abord avoir l'arbre, le soigner et le développer, si l'on veut que les branches soient belles et puissantes.

En d'autres termes, disons que dans la condition où se trouve le pays, l'agriculture se relèvera sans doute par l'industrie, et que les chemins de fer eux aussi ne seront des entreprises vraiment utiles que si elles sont alimentées par l'industrie, car c'est elle qui donne des marchés, des consommateurs aux produits agricoles et des produits manufacturés à transporter aux chemins de fer. C'est si vrai, que dans tous les pays les plus riches, l'industrie a précédé et amené les chemins de fer comme une de ses conséquences naturelles.

Il y a longtemps que nous aurions des chemins de fer partout dans le Nord et dans le Sud, si nous avions eu des manufactures.

Ne croit-on pas que si le gouvernement adoptait subitement une politique nationale, une politique de manufacture et d'industrie, les chemins de fer qui donnent tant de misère à M. le curé de St. Jérôme et à ses amis se feraient rapidement?

Nous n'hésitons pas à dire qu'on aura beau sillonner la Confédération de voies ferrées, nous mettre en relations avec la Chine et le Japon, nous n'en serons pas plus riches, si nous ne brisons pas les obstacles qui s'opposent à la production industrielle dans ce pays, et l'expatriation n'en continuera pas moins de nous dévorer.

Pour nous, nous n'aurions aucune objection à rembourser à l'Angleterre tout ce qu'elle nous a donné pour nos chemins de fer, si elle pouvait nous donner en retour la prospérité que nous aurions, si nous avions produit ici tout ce que ses manufacturiers et ceux des autres pays nous ont vendu depuis vingt ans; car je crois qu'il resterait encore une magnifique balance à notre crédit. Eh! quand même nous n'aurions que les trois quarts ou la moitié des canadiens-français qui nous ont laissés, ne serait-ce pas déjà assez?

Nous le demandons à tous les hommes réfléchis et sincères, que sont les quelques millions de piastres que l'Angleterre peut nous donner encore en comparaison des sommes énormes que nous portons à ses manufacturiers? Vraiment nous ne comprenons pas qu'on puisse un instant, un seul instant, faire la comparaison entre ce que l'Angleterre nous donne et ce que ses manufacturiers nous enlèvent.

Mais pour avoir la prospérité, l'activité et l'énergie que l'industrie nous donnerait, non-seulement, nous n'hésiterions pas à dire merci à l'Angleterre pour tout ce qu'elle pourrait nous promettre encore, mais je crois que nous irions jusqu'à lui payer pendant dix ans une redevance annuelle de plusieurs millions de piastres et nous croirions faire encore une bonne affaire. Non, qu'on dise que tout cela marche ensemble, c'est bon, qu'on ait des capitaux de l'Angleterre et qu'on trouve en même temps le moyen de créer l'industrie, tant mieux! Mais qu'on retarde l'établissement des manufactures en disant que nous avons encore besoin des capitaux anglais, c'est ce que nous ne pouvons comprendre.

Mais nous vendrions tout ce que l'Angleterre nous donnera d'ici à dix ans pour l'avantage d'avoir dans ce pays