

RECIT DE VOYAGE

Fait spécialement pour l'ALBUM UNIVERSEL

LA DÉCOUVERTE DE LA LIÈVRE.

QUELLE BELLE RIVIÈRE !

Que de fois — pour ne rien dire de Christophe-Colomb qui a découvert l'Amérique, et de Jacques-Cartier qui a découvert le Canada — je m'étais pris à envier la gloire des Sulte et des Puyjalon, découvreurs respectifs du Labrador et des Trois-Rivières. Pris d'une belle émulation à l'égard des découvertes géographiques, en même temps que d'un dégoût momentané pour cette vie de bureau que nous fait le journalisme, je m'élançai, le mois dernier, dans les Laurentides, où j'eus bientôt fait de découvrir une rivière.

Quelle belle rivière ! Quel beau pays ! Quelle belle découverte !

Mon point de départ — inutile peut-être de le dire — fut Montréal, ville de premier ordre, bâtie, comme disait Berthelot, "au confluent du fleuve Saint-Laurent et du grand égout de la rue Craig."

Il se peut qu'en géométrie la ligne droite soit le plus court chemin d'un point à un autre, mais il n'en est pas toujours de même en voyage d'exploration ; au surplus, je ne suis pas géomètre. Pour atteindre plus promptement le Nord, objectif de mon déplacement, je crus devoir faire un coude en me dirigeant d'abord en chemin de fer sur Buckingham — plein Ouest — et de là, en voiture, sur un point vague au bout d'une route faisant angle droit avec l'Ottawa. C'est ainsi que, en quelques heures, j'arrivai dans le Nord, où je ne tardai pas à découvrir la Lièvre.

Quelle belle rivière ! j'ai dit. Pour transcrire mes impressions de voyage en leur ordre chronologique, j'aurais dû m'écrier d'abord : Quel beau village !

Ceux-là qui font le trajet de Montréal à Ottawa, par le chemin de fer du Pacifique, entendent le conducteur du train, à quelque distance de la capitale, crier quelque chose comme "Hocknam". C'est Buckingham Station.

Si la curiosité leur fait mettre la tête à la fenêtre du wagon, tout au plus aperçoivent-ils quelques maisons éparses avec, un peu plus loin, sur les bords d'un cours d'eau blanc d'écume, des quantités de bois empilés indiquant la présence de quelque scierie mécanique dans les environs. Petite affaire ! disent-ils assez justement.

Que ne mettent-ils pied à terre pour prendre, comme je l'ai fait, une antique diligence à quatre sièges et deux chevaux, qui, en moins d'une heure, les déposerait à Buckingham Village, ainsi nommé par opposition à Buckingham Station.

On dit le Village de Buckingham. Mais c'est une ville de 8,000 âmes, avec toutes les caractéristiques des grands centres de population : belles résidences, gros magasins, somptueux hôtels, et surtout, immenses établissements industriels. C'est là que se transforment en planches, en madriers et en pulpe à papier les millions de pieds de bois que la maison McLaren descend chaque année des forêts du Nord, par cette rivière de la Lièvre, dont on ne voit, à Buckingham Station, que l'écume mêlée à du bran de scie.

Combien de voyageurs ont fait vingt fois peut-être le trajet de Montréal à Ottawa, par le chemin de fer du Pacifique, sans se douter qu'ils avaient à côté d'eux l'une des plus grosses places d'affaires de la province de Québec ! Oh ! oui, certes, un beau village.

Les établissements où l'on transforme les troncs d'arbre, les billes — les billots, comme on les appelle là-bas — sont toujours intéressants à voir. Ceux des McLaren l'emportent peut-être sur tous les autres au Canada par leur immensité, leur diversité et leur efficacité.

Tout, naturellement, s'y fait à la mécanique. Aussi bien, ont-ils à leur disposition exclusive un pouvoir d'eau qui n'en cède guère à celui des Chaudières de Hull. J'oserais même dire qu'ils en ont trop pour une seule maison, et qu'il serait temps pour les gouvernants de s'occuper sérieusement des plaintes que maint industriel fait entendre à cet égard.

La maison McLaren a acquis des ayants-droit — gouvernement de Québec ou simples particuliers — les deux rives de la Lièvre, de Bucking-

ham Village à Buckingham Station. Or, les deux rives de la Lièvre, sur toute cette longue distance, offrent une suite ininterrompue de pouvoirs d'eau dont pas un seul n'est utilisé et dont pas un seul n'est à vendre ou à louer.

Propriété privée, dirait-on, et qu'il est loisible aux messieurs McLaren de laisser improductive si cela leur est agréable.

Je ne veux pas faire parade de science légale ni économique, mais je soutiens, fort de l'autorité de légistes et d'économistes éminents, que la condition tacite de toute vente de pouvoir d'eau, comme de toute concession de privilège, est l'exploitation de ce privilège et de ce pouvoir. En tout cas, si j'étais le gouvernement de Québec, c'est moi qui aurais vite fait d'obliger les messieurs McLaren à utiliser leurs immenses pouvoirs d'eau ou à les rendre à l'Etat pour le prix qu'ils leur ont coûté.

La belle rivière ! ai-je dit. C'est la belle navigation que j'aurais dû dire, car, à partir de Buckingham Village, en montant, la Lièvre n'est plus une suite de chutes et de rapides comme en aval, mais la plus belle nappe d'eau calme qui se puisse imaginer.

Faut-il avouer mon ignorance ? Ma confession sera, j'en suis sûr, celle d'à peu près tous mes concitoyens.

Je connaissais dans la province de Québec, pour les avoir parcourues ou pour en avoir entendu parler, les voies de navigation intérieure que sont le Saint-Laurent, l'Ottawa, le Saguenay, le lac Saint-Jean, la rivière Chambly, la Saint-François, etc. Je ne m'étais jamais douté que sur des milles et des milles la Lièvre était navigable et naviguée par des bateaux de commerce.

Que si quelqu'un le savait alors que moi je l'ignorais, il serait mal venu, celui-là, de faire parade de son savoir. Car c'a été un crime de sa part de ne pas l'avoir révélé aux touristes, cette ligne de navigation qui vous promène à travers les montagnes du Nord, que c'en est un enchantement.

Le beau spectacle, en vérité, que ce Saint-Laurent ou cet Ottawa, si larges l'un et l'autre qu'on n'en voit qu'indistinctement les rives. Et la rivière Chambly elle-même, pour étroite qu'elle soit, n'est-elle pas un peu monotone avec ses rives plates ? La Lièvre, elle, a tout juste ce qu'il faut de largeur pour mettre en bonne perspective les menus accidents de ses rives et les faire tenir encore dans le même coup d'oeil, au premier plan d'un horizon tout de montagnes, vu d'en bas, tout de vallons, vu d'en haut. C'est à décrire.

Le bateau à vapeur sur lequel je me trouve en compagnie d'une vingtaine de personnes, s'appelle l'"Agnès". Il a pour capitaine son propriétaire même, M. Bothwell, un bon type d'Ecosais, autrefois de Valleyfield.

Du pont supérieur, où les passagers ont pris place pour mieux jouir de la belle température qui caractérise la journée, la vue est bornée de tous les côtés comme en un lac profondément encaissé ; l'instant d'après elle porte à des milles de distance, dans l'axe d'une vallée qui s'ouvre soudainement à gauche ou à droite entre deux chaînes de montagnes faisant angle droit avec la rivière. La vallée même de la Lièvre se resserre en certains endroits au point de n'être plus qu'une gorge ; l'instant d'après elle s'élargit tant et si bien qu'on se croirait en un pays de plaines plutôt que de montagnes. Ici des masses granitiques tourmentées comme les Alpes, nues comme les Rocheuses ; là des masses de végétation luxuriante, rappelant des pays de quinze à vingt degrés plus au Sud que le nôtre.

Que n'ai-je pu, hélas ! mettre pied à terre pour aller voir de mes yeux les merveilles de ces riches métairies, désignées sur les bords de la Lièvre sous le nom générique de "Terres des Allemands". Ils sont là, quelque part dans l'intérieur, tout un groupe de colons venus d'Allemagne, pauvres comme Job, mais travailleurs comme l'étaient autrefois nos pères. Ce sont eux maintenant qui détiennent en ces régions le record de la prospérité agricole. Leurs terres sont, paraît-il, de véritables fermes modèles. J'ai vu à bord de l'"Agnès" quelques-uns de leurs produits ; nous n'en avons pas de plus beaux sur les marchés de Montréal.

Belle rivière, beau pays ! Et cependant, je n'en ai encore vu depuis notre départ de Bucking-

ham que le côté panoramique : les rives, quoi, avec leurs montagnes, leurs bois, leurs champs, leurs habitations. Je ferme un instant les yeux pour mieux voir par l'esprit leurs possibilités industrielles et agricoles.

La Lièvre, c'est connu, est le pays des chantiers, et ses forêts, pour bien des années encore, du moins pour l'industrie de la pulpe, continueront de faire la fortune des McLaren. Mais on dirait, en vérité, à voir ce qui se fait chez nous, qu'il n'y a rien autre chose à tirer de nos forêts que du bois carré, du madrier, de la planche et de la pulpe. Mais c'est par millions que la France et l'Allemagne — pour ne parler que de ces deux pays — importent de Norvège ces gaules d'une douzaine de pieds de long, qui servent dans la culture du houblon, des pois et des haricots, à ramer les plantes. C'est par millions encore que, non seulement la France et l'Allemagne, mais tous les pays d'Europe, moins ceux du Nord, importent ces poteaux, qui servent à l'édification du bâtiment dans les villes, et à l'extension du réseau télégraphique dans les campagnes. C'est par millions de tonnes que la Russie, la Suède et la Norvège, moins riches que nous en forêts, retirent de l'incinération et de la distillation du bois, des produits recherchés par l'industrie dans le monde entier. Et nous ne faisons rien de tout cela.

La Lièvre fut un temps le pays par excellence des phosphates. Tout le long de la rivière, on voit encore les quais qui servaient à l'expédition de cette précieuse substance minérale sur Buckingham, d'où elle prenait la route de l'exportation sur l'Europe. Plus rien ne se fait aujourd'hui, et, cependant, les gisements de phosphate sont toujours là.

Ils sont là, non seulement les gisements de phosphate, mais les mines de toute espèce, riches au point de teinter les montagnes de leurs nuances particulières, ou d'iriser les routes de leurs cristaux lumineux, écrasés par les roues des voitures.

Au chapitre de l'industrie minière, rien ne se fait dans cette vallée de la Lièvre, si bien outillée pourtant sous le rapport de la transportation — puisqu'ainsi ça s'appelle maintenant. Et cependant, que de régions moins riches qu'elle donneraient volontiers des millions pour avoir une voie de navigation intérieure comme celle qui la caractérise !

Les possibilités industrielles de la Lièvre n'ont pas été cependant sans frapper un jour les gouvernants, et ainsi s'expliquent les travaux publics qui, à quelques heures de Buckingham, donnent tout à coup à la rivière l'aspect du canal Lachine à Montréal.

Qu'on se figure, au beau milieu de la sauvagerie, une énorme construction de pierre de taille s'élevant, sur un tiers près de la largeur de la rivière, de trente à quarante pieds au-dessus du niveau de l'eau. Les sinuosités de la Lièvre font qu'on arrive soudainement en vue de cette construction qui, par son caractère éminemment artificiel, s'accuserait encore à distance comme un phénomène étrange dans ce paysage tout de beautés naturelles et rustiques. C'est une écluse bâtie suivant toutes les règles de l'art pour permettre à la navigation de surmonter en cet endroit la violence du courant. Elle se complète — cela va de soi — d'une digue établie entre l'écluse même et la rive opposée de la Lièvre, ce qui a eu pour résultat de noyer le rapide et de rendre la navigation possible en amont. Que d'écluses de ce genre il faudrait superposer les unes aux autres pour permettre à l'"Agnès" de continuer son service au delà de ce qu'on est convenu d'appeler la Grande Chute, à mi-chemin environ de Buckingham et de Notre-Dame du Laus !

C'est quelque chose à voir que cette chute de la Lièvre tombant à pic d'une centaine de pieds dans un bassin si profondément encaissé qu'il semble n'avoir pas d'issue. C'est ça, et non pas ce qu'on voit à Ottawa, qui devrait s'appeler "La Chaudière". Que d'énergie électrique en réserve pour nos vieux jours dans la "Grande Chute" !

Après les possibilités industrielles, les possibilités agricoles. Je me suis documenté, ou plutôt impressionné, à cet égard, dans le trajet de quelques milles qu'il faut faire, à pied ou en voiture, en contournant la Grande Chute, pour aller reprendre, en amont, un deuxième bateau à va-