

L'IMMIGRATION CANADIENNE

IX

Le voyage à destination

Tandis que l'immigrant subissait les examens médical et civil, des convois de chemins de fer se formaient le long de l'hôtel de l'immigration, sur les quais de la Jetée Louise. Les examens finis, l'immigrant une fois renseigné par les sociétés religieuses et les institutions de bienfaisance représentées à Québec, et approvisionné pour le long trajet en chemin de fer qui le mènera, à travers un pays étranger, à destination finale, c'est l'enregistrement précipité des bagages entassés aux abords des voitures; les douaniers canadiens l'ont à peine regardé, car il n'y a guère d'articles de valeur, dans ces pauvres malles bossuées et usagées qui ont des années d'existence, et qui renferment dans leurs flancs un peu de linge et de menus souvenirs du pays abandonné, de l'autre côté des mers. Puis c'est la ruée vers les longues voitures où l'on s'empile pour deux, trois ou quatre jours de route.

UNE EXPLOITATION FRÉQUENTE

L'immigrant qui s'embarque à Rotterdam, à Hambourg, à Trieste, et qui en est à son premier voyage, sans savoir rien de la géographie de l'Amérique, se fait assez souvent exploiter, par certains agents de transport outre-mer; ils lui vendent des billets de chemin de fer à destination finale et le font voyager par telle route plutôt que par telle autre, — et par la plus longue, maintes fois, — parce qu'ils sont intéressés à l'expédier par telle compagnie, dont la commission à ses agents est plus élevée que celle de ses rivales. C'est ainsi que l'on a vu un immigrant parti du fond de la Russie, à destination d'un village de la Colombie Anglaise, arriver à Québec et, au lieu de prendre passage à bord d'un convoi du *Pacifique Canadien*, — qui l'aurait conduit en droite ligne et dans le moins de temps possible, à destination, — monter à bord d'un autre convoi qui le menait d'abord à Détroit, puis à Chicago, et de là à Saint-Paul, puis à Seattle, à travers les Etats-Unis. Certaines agences d'outre-mer, — les plus nombreuses, disons-le, — vendent un billet direct à l'immigrant, qui, de ce fait, économise quelques jours de trajet, et le prix de quelques piastres d'approvisionnement, pendant son voyage.

Lors de l'arrivée à Québec, il se trouve parfois que les immigrants n'ont pas encore leur billet de chemin de fer à destination finale. Ils ont préféré attendre de ce côté-ci pour l'acheter, soit qu'ils n'aient pas eu assez d'argent pour le faire, lors de l'embarquement, soit qu'ils fussent encore hésitants, à cette heure-là, sur le choix de l'endroit où se fixer, soit encore que des amis les aient prévenus qu'ils traient les rencontres à Québec, afin de leur faciliter l'arrivée au Canada. Si ces voyageurs ont l'adresse de leurs amis déjà rendus ici, avec des indications quant à la voie ferrée à prendre pour aller les rejoindre, tout va bien. Ils n'ont, au débarquement, qu'à s'informer d'un des membres du personnel de l'immigration, sur les lieux, et l'on aura tôt fait de les guider aux bureaux de ce chemin de fer même, à l'hôtel de l'immigration.

Mais il en va autrement de ceux qui ne connaissent personne ici, n'ont aucune adresse, aucune indication spéciale, et ignorent par quel réseau de voies ferrées ils doivent voyager pour se rendre le plus vite possible au terme de leur émigration. Ceux-là, parfois, se font exploiter. Ils sont la proie du premier agent venu; il les amène au guichet de la compagnie qu'il représente et leur fera acheter, par exemple, un billet à destination de Regina, Saskatchewan, qui les oblige à passer par Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul et Winnipeg, au lieu de s'en aller tout simplement par la voie de Montréal-Ottawa-Fort-William, la plus directe et la plus courte; elle a aussi l'avantage d'être en terre canadienne, tandis que l'autre passe surfoot sûr le territoire américain. Au lieu de s'en aller par le nord du lac Supérieur, l'immigrant trompé passe donc au sud des lacs Huron, Michigan et Supérieur, puis doit revenir vers le nord, ce qui allonge considérablement la durée du trajet. Ajoutons à cela qu'il doit, au cours de ce détour, avoir affaire aux inspecteurs de l'immigration américaine, à Détroit, à son entrée aux Etats-Unis, puis peut-être encore aux inspecteurs canadiens, à la frontière manitobaine; et l'entretien de sa famille, pendant tout ce surplus de trajet, que lui a imposé un agent trop zélé pour les intérêts de la compagnie qu'il représente, coûte encore une somme assez considérable, au pauvre diable qui n'a déjà pas trop d'argent pour s'établir sur une terre nouvelle, ou pour vivre en se cherchant du travail.

LA LIGNE LA PLUS COURTE

A Ellis Island, au port de New-York, des inspecteurs spécialement nommés à cette fin indiquent à chaque immigrant qui a besoin d'un billet de chemin de fer la voie la plus courte pour se rendre à destination. Ces fonctionnaires, versés dans la connaissance de la géographie, et qui savent quels réseaux de voies ferrées donnent le service le plus direct entre New-York et Omaha, ou New-York et Santa-Fé, par exemple, conduisent l'immigrant au guichet de telle ou telle compagnie, et, de ce fait, économisent du temps et de l'argent au nouvel-arrivé. Leur titre de fonctionnaires fédéraux, soumis à la juridiction du ministère du commerce, auquel relèvent les principaux services de l'immigration américaine, exige qu'ils soient impartiaux, n'aient pas de préférence pour telle ligne plutôt que pour telle autre, et leur confère une autorité inconnue dans notre service d'immigration, où ce poste n'existe pas.

Il est bien vrai, paraît-il, que le gouvernement canadien, à la suite de plaintes faites par certaines personnes, et d'abus flagrants, a jadis nommé un fonctionnaire de ce genre, à Québec. Ce service spécial a donné un excellent service, le temps qu'il a existé, c'est-à-dire pendant quelques semaines. Cette période écoulée, le fonctionnaire a disparu, et le poste fut aboli. On ne sait trop quelle fut la raison de cette rétrogression. Dans certains cercles, l'on affirme que l'influence secrète de certaines compagnies de chemins de fer, puissantes auprès des gouvernants canadiens, fut pour quelque chose dans l'abolition de ce nouveau service. A tout événement, il est regrettable que, sur ce point, le Canada n'ait pas suivi l'exemple des Etats-Unis, pour le plus grand bien de l'immigrant. Et, sur ce point encore, une réforme s'impose, pour la prochaine saison. Une fois le Canada pourvu de deux ou trois transcontinentaux, — à l'heure présente, le *Pacifique Canadien* est le seul chemin de fer canadien qui traverse tout le pays, mais, dans une couple d'années le *Grand Tronc Pacifique* et le *Nord Canadien* auront complété leurs réseaux, et les exploiteront, — cet abus devra forcément disparaître. Mais il faut le proscrire dès la saison prochaine d'immigration.

EN VOITURE

Seuls les immigrants d'entrepont débarquent de navire à Québec même, et, de là, se rendent à Montréal en chemin de fer. Les voyageurs de seconde, eux, pour la plupart, remontent le fleuve en paquebot, jusqu'à Montréal, sauf ceux des *Empresses*. Mais, de Montréal même, tous les immigrants à destination de l'Ouest, ou de l'Ontario, se rencontrent, aux gares Bonaventure et Windsor, d'où le *Grand Tronc* et le *Pacifique* les distribuent à travers le Canada.

Le passager d'entrepont a un billet de chemin de fer qui l'oblige à voyager en seconde, d'habitude. Les vendredi et samedi de chaque semaine, des milliers de ces voyageurs, amenés à Montréal par convois spéciaux, en repartent quelques heures à peine après leur arrivée, sans avoir rien vu, à vrai dire, des provinces de l'Est, qui resteront ignorées pour eux, et où ils ont eu, pour la plupart, avec les représentants de l'Etat, des relations qui ne les disposent guère favorablement envers le pouvoir fédéral.

La plupart des immigrants, logés Dieu sait comme, dans les paquebots qui les ont amenés ici, sont contents de quitter le navire pour le chemin de fer. Certains connaissent si peu les conditions du voyage que, à Québec même, dès le débarquement, il n'est pas rare de les entendre s'informer, auprès de ceux qui parlent leur langue, s'ils continueront de voyager en paquebot. Nous nous rappelons une paysanne venue de Ponevej, en Lithuanie, se rendant dans le sud de la Saskatchewan, avec ses deux fillettes blondes, proprement vêtues, et qui manifestait son grand plaisir de s'en aller en chemin de fer, de Québec jusqu'à la gare lointaine où l'attendait son mari, au Canada depuis trois ans. D'un geste, elle désignait les enfants pâlottes, qui surveillaient, en babillant comme des oislets, un humble ballot de vêtements, — tout leur bagage, — et disait au missionnaire qui la renseignait: "A bord, c'était

malpropre, la nourriture était mauvaise, nous avons été malades, mais nous voici. Nous prenons le chemin de fer, tant mieux, mon Père! Dans quatre jours, j'aurai donc retrouvé mon mari, nous vivrons sur la terre qu'il cultive et qui produit bien, m'écrit-il. Dieu soit béni, si nous pouvons enfin vivre tranquilles ici!"

Et, pendant deux, trois, quatre jours, ces gens, empilés dans des wagons de seconde, couchés sur des banquettes de bois ou d'osier, nous ris frugalement, feront encore un ou deux mille milles de trajet, afin d'aller s'établir en pays neuf. Et, soit sur le quai d'une gare de grande ville tumultueuse, soit à un arrêt perdu dans les replis de la plaine de l'Ouest, un soir, le train laissera ce groupe bruyant de Russes, ce jeune ménage polonais silencieux, ces Galiciens aux manteaux de peaux de moutons, ces Bulgares bien découplés, qui viennent accroître la population canadienne. S'assimileront-ils? On ne sait. Mais l'arrivée de chacun d'eux complique la solution du problème qui inquiète déjà les sociologues et ceux qui se demandent ce que sera la nation canadienne de demain.

LUNDI: *Ceux qui restent en arrière, à Québec.*

Georges PELLETIER.