

Larneau 9-74

$\frac{12.0}{X-1}$

32304

CHAUDIÈRE KENNEBEC

grand chemin séculaire

Honorius Provost, M.A.

archiviste du Séminaire de Québec

Cédé par



*Société de
Généalogie de
Drummondville*

545, rue des Écoles
DRUMMONDVILLE, QC J2B 1J6



Éditions Garneau
47, rue Buade
Québec

BIBLIOTHÈQUE PRIVÉE
COLLÈGE SAINT-BERNARD
25, AVE DES FRÈRES
DRUMMONDVILLE — P.Q.

Données du catalogage à la source
de la Centrale des Bibliothèques

Entrée principale à l'auteur :
Provost, Honorius

1. Chaudière (Rivière)
2. Kennebec (Rivière)
3. Beauce – Histoire
4. Transports et communications – Québec (Province)

Cote Dewey : 971.471
P969c

Cote du Congrès : F
5448

CB : 74-6923

Don de



Fondation Raymond-Beaudet



449, rue Notre-Dame
Drummondville
(Québec) J2B 2K9
(819) 478-2519

La publication de cet ouvrage a été rendue possible par des subventions du Ministère des Affaires culturelles du Québec, tant au niveau de la recherche que de l'édition.

INTRODUCTION

Tous les humains, même les plus primitifs et les plus dépourvus, finissent par découvrir leur bien où il se trouve. Phénomène de l'adaptation physique. Or, depuis les temps les plus reculés, l'homme est migrateur, pour son besoin ou pour sa fantaisie. S'il est vrai, comme on peut l'affirmer aujourd'hui, que tous les indigènes de l'Amérique pré-colombienne provenaient de l'Asie, par vagues successives traversant le détroit de Behring ou encore le Pacifique sud, leurs ancêtres avaient dû circuler pour cela sur d'énormes distances. Et les descendants continuaient à se déplacer localement, sur une moindre échelle. Les anthropologues ont établi le fait, même pour des tribus entières.

Ignorants de la roue et de la technique des chemins carrossables, les amérindiens avaient partout reconnu et adopté des chemins d'eau, avec le complément des pistes de portage, pour leurs embarcations légères. Ils y excellaient, du reste, en adresse comme en endurance, avec un flair, un sens d'observation et d'orientation parfois renversants. Au point que les blancs recoururent encore à leurs services, de nos jours, comme guides et porteurs à travers la sauvagerie. Il fallait s'attendre, en conséquence, que les colons venus d'Europe pour s'installer dans nos immenses territoires adoptassent, pour longtemps, les moyens de locomotion déjà en usage : le canot d'écorce, les raquettes et la « traîne sauvage ». Toutes nos vieilles cartes géographiques, dressées par les explorateurs et utilisées par les voyageurs marchant sur leurs traces, sont des cartes de rivières et de portages, émaillées, du reste, d'appellations indigènes. Sans le savoir, on commençait à rédiger l'histoire des communications.

Mais l'occupation du sol par les colons et son exploitation systématique, avec les échanges commerciaux rapidement croissants, devenus d'une importance vitale, imposèrent les routes de terre, graduellement, avec des véhicules à traction animale.

Quand arrivèrent les premiers chevaux au Canada, les Indiens se pâmèrent devant ces « orignaux » si bien domptés. C'est dans les villes et leur proximité, que s'établirent naturellement les premiers chemins. Mais les concessions de terres aux censitaires des seigneuries, dans les campagnes, portaient déjà expressément l'obligation de construire et d'entretenir les « chemins de front et les routes de sortie qui seront marqués par qui il appartiendra ».

L'administration civile s'en mêla bientôt et le *Grand-Voyer* de la colonie fut le responsable en chef de toute la voirie. Il n'agissait toutefois qu'à la demande de l'autorité ou à la requête d'une majorité des habitants concernés. Sans aucun plan d'ensemble concerté, on arriva ainsi, lentement mais sûrement, à un réseau de chemins assez élaboré : d'abord une route continue de chaque côté du fleuve Saint-Laurent — en 1734, c'était réalisé entre Québec et Montréal — ; puis les voies de pénétration à l'intérieur des terres, surtout en suivant les vallées des rivières, à mesure que progressait la colonisation. On avançait par étapes et de proche en proche. Seuls les intendants Talon et de Meulles eurent sérieusement l'intention de couper à travers les forêts des routes de liaison à longue portée.

Les canots sillonnaient encore rivières et portages, les caïèches et les charrettes roulaient déjà sur les chemins, quand arrivèrent, coup sur coup, deux vagues de nouveaux progrès : la première visant à améliorer la navigation par le moyen de canaux, pour donner cours à de plus imposantes embarcations et supprimer des portages ; la deuxième visant à accroître la circulation terrestre par la puissance de la vapeur, sur des chemins à rails construits spécialement. La vogue des canaux régna durant la première moitié du dix-neuvième siècle et donna lieu à quelques réalisations valables, mais aussi à quantité d'utopies invraisemblables. Quant aux chemins de fer — qui furent d'abord des chemins de *bois* —, malgré nombre de projets avortés, ils tinrent la manchette et proliférèrent à un degré presque incroyable durant toute la seconde moitié du siècle.

C'en était même au point qu'on avait généralement négligé de perfectionner les routes carrossables : on conservait les techniques primitives, sans mécanisation, sauf d'heureuses mais trop

rares exceptions. C'est alors que, par un retour imprévu des choses, survint la circulation automobile, au début du présent siècle. Dans l'espace de dix à quinze ans, ces « quatre-roues sans chevaux », ces voitures caracolantes, pétaradantes et empestant la gasoline, se multiplièrent comme fourmis en parterre. Et ce fut une lutte à finir, entre routes et automobiles, à qui se démolirait mutuellement. On sait bien maintenant à qui resta la victoire.

Il fallut donc construire partout des routes vraiment *carrossables*, pour ne pas dire *motorisables*. Et on n'a pas fini de les construire . . . Mais le vrai perdant, dans cette confrontation, on l'a constaté depuis une vingtaine d'années, ce fut le chemin de fer. Perdant, du reste, sur deux tableaux : sur le transport humain, d'abord, puis sur le transport des marchandises, de la poste, etc. Alors, que voit-on ? Les petites compagnies ferroviaires qui ne sont pas fermées vivent, même avec le secours des fonds publics, et ne transportent plus guère qu'un fret spécial, destiné à de très lointains clients. Les grandes lignes, elles, se maintiennent un peu mieux, en raison justement des distances. Mais on doit réduire aussi les trains de voyageurs, à cause de la concurrence nouvelle de l'avion au long cours.

Ce tableau général de notre circulation nord-américaine, que nous venons de brosser rapidement — et peut-être arbitrairement —, notre lecteur le verra sans doute transparaître, en fond de scène, au cours des chapitres et des pages qui vont suivre. Il s'y ajoutera, comme facteur d'intérêt, la collaboration, un peu aussi l'émulation entre deux nations voisines, pas toujours amies mais toujours un peu jalouses de leur prestige et de leurs réalisations.

C'est en compilant les éléments d'une histoire paroissiale, celle de *Sainte-Marie de la Nouvelle-Beauce*, notre petite patrie personnelle, que nous avons noté sa relation constante avec les moyens de communication vers l'extérieur. Le phénomène se répéterait sans doute, plus ou moins, avec d'autres localités, même très modestes en elles-mêmes. Mais il arrive que la Beauce, établie sur les bords de la Chaudière, un « chemin d'eau » connu et fréquenté de temps immémorial, l'a bientôt doublée d'une route carrossable et, plus tard, d'une voie de chemin de fer.

Ces trois formes classiques de communication humaine (en attendant l'avion), elles avaient naturellement une tête de pont à la ville de Québec, le cœur de la province canadienne-française de ce nom. Mais les visées humaines, à la suite de la géographie elle-même, en plaçaient l'autre extrémité dans l'état actuel du Maine. En prolongement de cet axe, sur le versant américain des Alleghany, se trouvaient, en effet, des rivières et des vallées susceptibles de servir de pendant à la vallée de la Chaudière. La rivière Kennebec surtout était là, pareillement, comme une épine dorsale au centre d'un pays en voie d'organisation.

« Chaudière-Kennebec, grand chemin séculaire », tel est le titre que nous avons adopté pour le présent ouvrage, après mûre réflexion. Un titre est toujours plus ou moins arbitraire, pour la bonne raison qu'on ne peut réduire à quatre ou cinq mots la matière de tout un volume. Toutefois, notre travail étant aussi dépouillé d'intrigue et de fantaisie que l'histoire documentaire peut et doit l'être, il lui fallait le titre le plus objectif possible. Or, comme les rivières Chaudière et Kennebec ont vu s'ajouter, à la voie de communication naturelle qu'elles constituaient, des routes et des chemins de fer construits de main d'homme, nous avons opté pour le qualificatif plus compréhensif de « grand chemin ». Grand chemin « séculaire », par ailleurs ; car, si la voie ferrée dans cette direction n'est guère plus que centenaire, la route de terre plonge davantage dans le passé de l'histoire et la voie de communication naturelle, attribuable au Créateur de notre continent américain, remonte, elle, loin dans la préhistoire.

H. P.

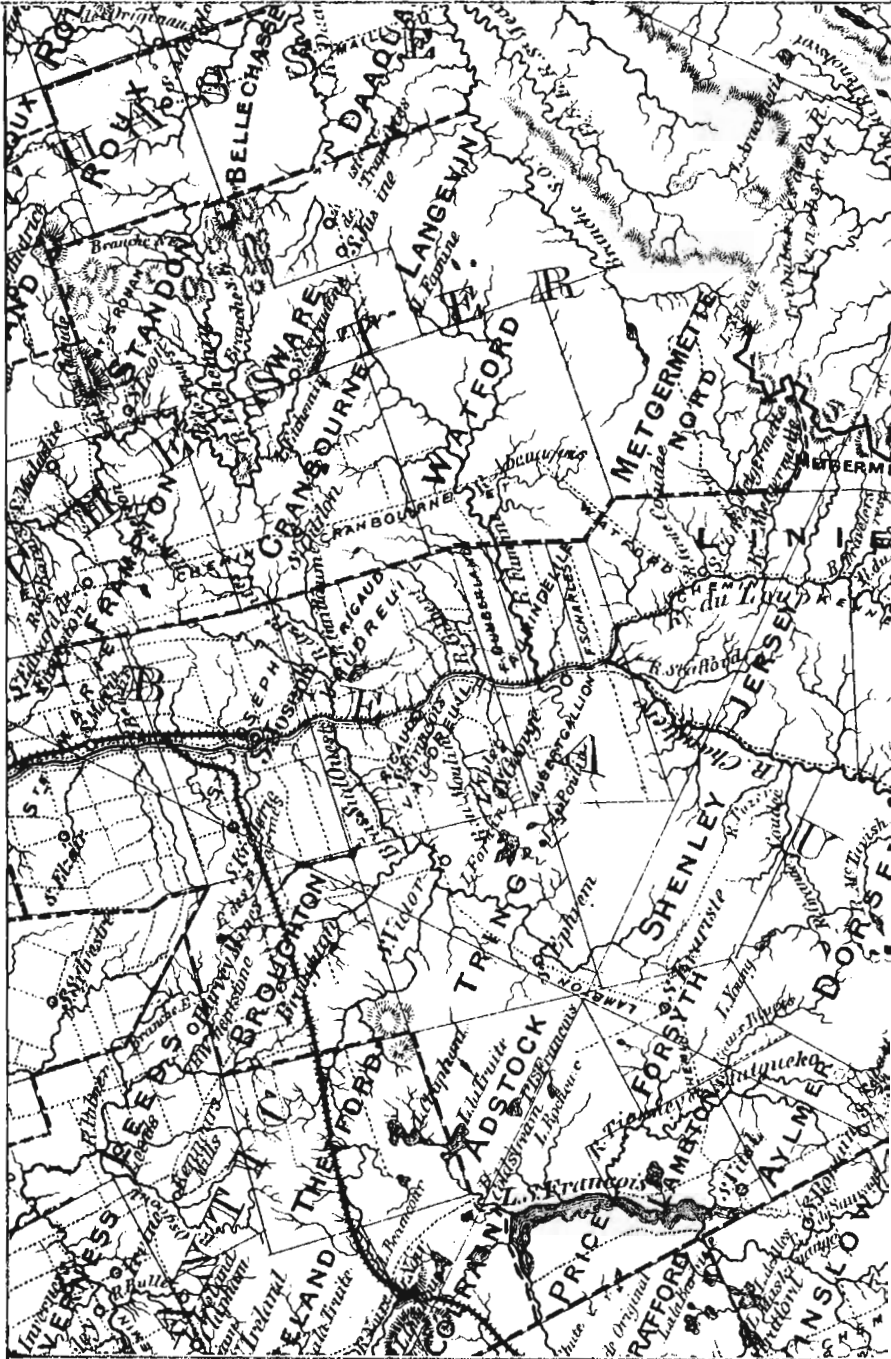
TABLE DES ILLUSTRATIONS

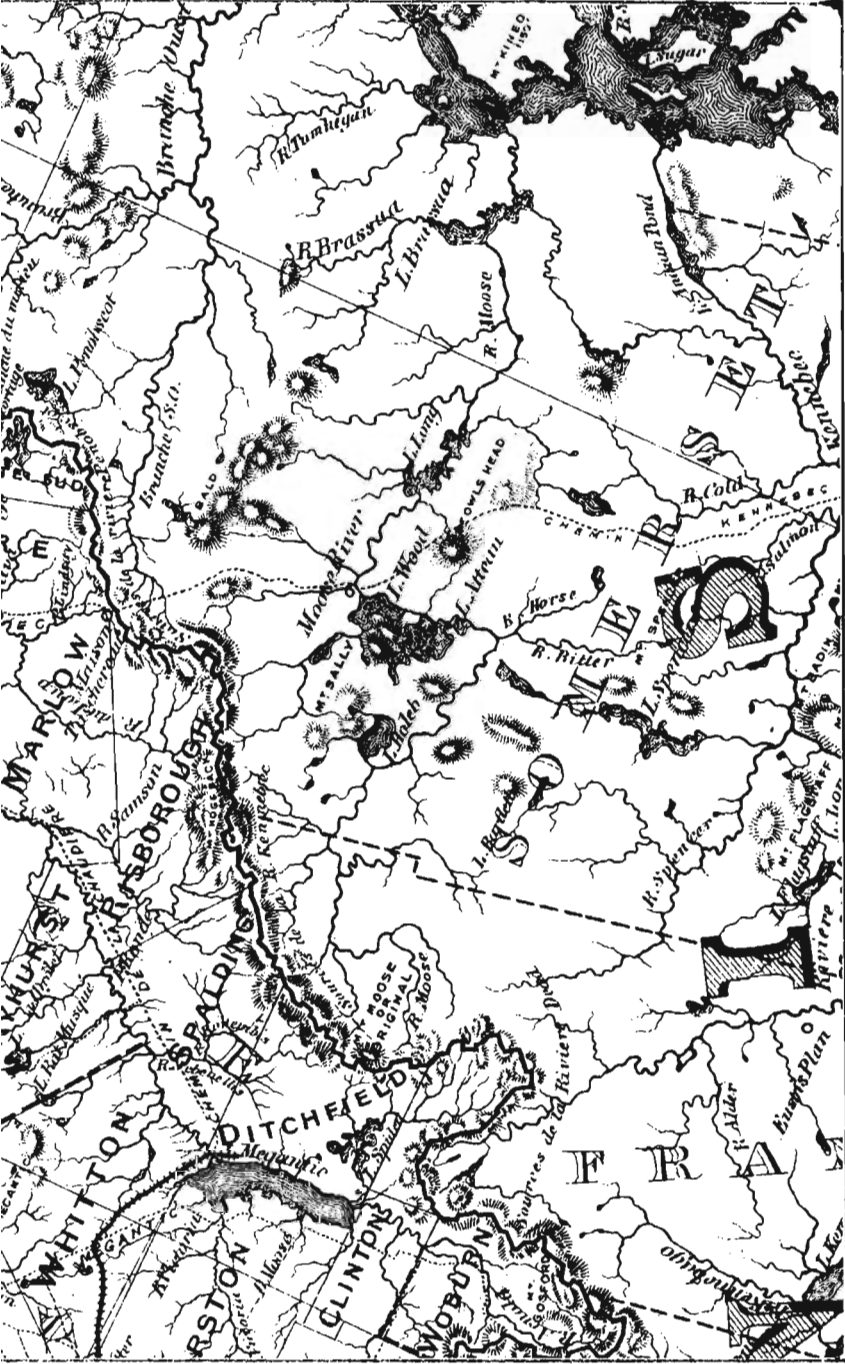
(dans les pages préliminaires)

PLANCHE 1 : Sources de la Chaudière et des rivières du Maine (carte)

(à la fin du volume)

- " 2 : Chute de la Chaudière (peinture)
- " 3 : Barrage Sartigan (photo)
- " 4 : Extrait de la carte de Champlain, 1632
- " 5 : Extrait de la carte de Bellin, 1744
- " 6 : Passeport pour le Père Druillettes (document)
- " 7 : Pays et villages abénaquis (carte)
- " 8 : Cloche de Narrantsouak et valise du Père Rale (photos)
- " 9 : Monument au Père Rale (photo)
- " 10 : Concessions anglaises sur la Kennebec (carte)
- " 11 : Plan des forts sur la Kennebec (gravure)
- " 12 : Seigneuries sur la Chaudière (carte)
- " 13 : Portrait de Benedict Arnold (gravure)
- " 14 : Panneau historique de l'« Arnold Trail » (dessin)
- " 15 : Claude Lebeau chez les Abénaquis (gravure)
- " 16 : Rapide du Diable et flottage du bois (photos)
- " 17 : Barrage Wyman sur la Kennebec (photo)
- " 18 : Portrait de l'intendant Talon (peinture)
- " 19 : Le grand chemin de la Beauce (dessin)
- " 20 : Voyage de Hugh Finlay (carte)
- " 21 : Portrait de John Merrick (peinture)
- " 22 : Extrait d'une carte de Bouchette, 1831
- " 23 : La « Canada Road » vers la frontière, 1820 (carte)
- " 24 : La poste de Portland à Québec (peinture) ; première automobile (photo)
- " 25 : La route « Lévis-Jackman » avant la réfection (cliché)
- " 26 : La route 201 du Maine, avant et après 1955 (clichés)
- " 27 : Course de poste de Portland à Montréal, 1845 (peinture)
- " 28 : Chemins de fer dans le nord-ouest du Maine (carte)
- " 29 : « Lévis et Kennebec Railway », à Sainte-Marie, 1875 (photo)
- " 30 : Inauguration du « Sherbrooke, E. Townships & Kennebec RR. » (gravure)
- " 31 : Le « Québec Central » et ses embranchements (carte)
- " 32 : Une locomotive du « Québec Central », en 1904 (photo).





Sources de la Chaudière et des rivières du Maine
(d'après une carte d'Engène Taché, 1880)

TABLE DES ABBRÉVIATIONS

AAQ :	Archives de l'Archevêché de Québec
AJA :	” judiciaires d'Arthabaska
AJB :	” judiciaires de Beauce (St-Joseph)
AJQ :	” judiciaires de Québec
APC :	” publiques du Canada (Ottawa)
APQ :	” publiques du Québec (Québec)
ASQ :	” du Séminaire de Québec

AVANT-PROPOS

Après avoir accumulé pendant plus de vingt ans extraits et références sur la voie de communication Chaudière-Kennebec, nous avons cru en avoir suffisamment pour constituer à la fois une œuvre originale et un volume homogène, de proportions assez imposantes et d'intérêt plus que régional.

Plus d'une fois, cette voie de communication a joué un rôle dans notre histoire nationale et surtout lors de l'invasion américaine avec Benedict Arnold, en 1775. L'approche du deuxième centenaire de cette aventure mémorable va lui conférer un regain d'actualité. Il existe en Nouvelle-Angleterre une association assez puissante, dénommée « Arnold's Expedition Historical Society », qui a manifesté un intérêt particulier à notre entreprise, sans parler de quelques historiens de carrière, dans les sphères gouvernementales et universitaires, qui ont exprimé leur appréciation pour la grandeur et l'intérêt de notre sujet. Un peu moins démonstratifs mais non moins efficaces, les encouragements québécois ne nous ont pas manqué non plus.

Après avoir longuement œuvré sur une masse de documents, pour réduire leur gangue et arriver à une certaine synthèse, nous offrons au public ce fruit de nos sueurs, sans trop d'illusions sur sa valeur académique. Et nous remercions tous ceux qui, par leur accueil et leurs conseils, ont favorisé notre entreprise. Il s'agit surtout des titulaires d'archives ou de bibliothèques historiques, nommément ceux de Québec et ceux de l'état du Maine, à Augusta, comme de la Maine Historical Society, à Portland.

Au point de vue financier, la préparation de notre ouvrage a été rendue possible par une généreuse subvention, de la part du Ministère des Affaires culturelles du Québec. Sans préciser davantage, nous disons à tous un cordial merci. Puissent-ils au moins tirer de notre travail une satisfaction bien méritée !

TABLE DES ABRÉVIATIONS

AAQ :		Archives de l'Archevêché de Québec
AJA :	"	judiciaires d'Arthabaska
AJB :	"	judiciaires de Beauce (St-Joseph)
AJQ :	"	judiciaires de Québec
ANQ :	"	nationales du Québec (Québec)
APC :	"	publiques du Canada (Ottawa)
ASQ :	"	du Séminaire de Québec.

BIBLIOGRAPHIE

N.B. Quelques bons ouvrages sur l'invasion de 1775 sont signalés après le Chapitre XI

Sources manuscrites

- Archives d'Ottawa, de Québec, de Saint-Joseph de Beauce, etc.
Chicago Historical Society : Mason Collection.
Fabrique de la paroisse Sainte-Marie de Beauce.
Library of Congress, Washington, D.C. : Mss. Division.
Maine Historical Society, Portland.
Massachusetts Archives, Boston.
National Archives of U.S.A., Washington, D.C.
Roy, Joseph-Edmond : *Rapport sur les Archives de France*... Ottawa, 1911.

Documents officiels

- Canada : *Census of Canada, Ottawa, 1870, vol. IV.*
——— : Board of Railway Commissioner : *Report*... Ottawa, 1904-.....
——— : Department of Public Works : *Statistics of Steam Railway, Ottawa, 1875-.....*
——— : Department of Railways : *Annual Report, Ottawa, 1878-....*
——— : *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, 1813-1837.*
——— : *Journaux de l'Assemblée Législative, 1841-1866.*
——— : *Ordonnances du Conseil Spécial, 1838-1841.*
——— : *Rapport des Archives canadiennes, Ottawa, 1890, 1905.*
——— : *Rapport du Comité Spécial sur les Chemins et autres Communications intérieures, Québec, 1829.*
——— : *Statuts provinciaux du Bas-Canada, spécialement de 1815 à 1836.*
——— : *Statuts provinciaux du Canada, 1841-1866.*
Maine : *Acts and Resolves of Maine, 1824-.....*
——— : *Annual Report of the Commissioner of Highway*... , Augusta, 1905-1912
——— : *Annual Report of the State Highway Commission*... , Augusta, 1913-.....
——— : *Documents in relation to the Canada Road, Portland, 1828.*
——— : *Laws of Maine, Augusta, 1901, ch. 285.*
——— : *Maine State Year Book, Portland, 1876.*
——— : *Public and Legislative Documents of Maine, 1833, 1835 (no. 24), 1836 (Sen. Doc. no. 9), 1837 (House Doc. no. 8).*

- : *Report of the agents appointed to open the Canada Road*, Portland, 1830.
- : *Report of the Railroad Commissioners . . .*, Augusta, 1888, 1904.
- : Governor : *Annual Message*, Augusta, 1836.
- Massachusetts : *Resolves of the General Court of the Commonwealth . . .*, Boston, 1806-1810.
- : *Resolves of Massachusetts*, Boston, vol. VII, 1817.
- Québec : *Gazette Officielle de Québec*, 1918.
- : *Liste des Terrains concédés par la Couronne dans la Province de Québec, de 1763 au 31 décembre 1890*, Québec, 1891.
- : *Rapport de la Commission des Eaux courantes*, Québec, 1912-.....
- : *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec*, 1926-27, 1927-28, 1930-31, 1946-47, 1957-58.
- : *Rapport du Ministère de la Voirie*, 1914-.....
- : *Statuts de Québec*, 1869, 1894, 1907, 1912, 1918.
- : Département de l'Agriculture : *Documents de la Session*, 1896 ; *Rapport du Commissaire de l'Agriculture*, 1898 ; *Rapport du Ministère de l'Agriculture*, 1910-1913.
- U.S.A. : *Executive Documents*, 1834-35, vol. 4, no. 144.
- : *House Documents*, 19th. Congress, 2d. Session, 1827, no. 103.
- : ———, 20th. Congress, 1st. Session, 1828, no. 173.
- : *Senate Documents*, 1833-34, vol. I, no. 1.
- : ———, 25th. Congress, 2d. Session, 1837, no 114.
- : ———, 1838-39.
- : *U.S.A. Official Register*.

Publications de documents

- Altera nova potitio super virtutibus . . . Francisci de Montmorency-Laval . . .*, Rome, Typographie du Vatican, 1956.
- British Museum, Colonial Records Office : *Calendar of State Papers, Colonial Period : America and West Indies* (starting with vol. for 1689-1692).
- Champlain, Samuel de : *Oeuvres*, édition Laverdière, Québec, 1870, 6 vol. ; *The Works of . . .*, The Champlain Society, Toronto, 1922-1936, 6 vols.
- Collection de Manuscrits relatifs à la Nouvelle-France*, Québec, 1883-1885, 4 vols.
- Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818*, Ottawa, 1915.
- Documents relative to the Colonial History of the State of New York*, O'Callaghan edr., Albany, 1855-1858, vols. IX, X.
- Epistola Rev. Gabrielis Dreuilletes . . . ad Dominum Illustrissimum Joannem Wintrop Scutorium*, Shea edr., New York, 1869.
- Hazard, Ebenezer : *Historical Collections . . .*, Philadelphia, 1792-1794, 2 vols.

- Inventaire des Procès-verbaux des Grands-Voyers*, Archives du Québec, 1923-32, 6 vol.
- Jesuit Relations and Allied Documents*, ed. Twhaites, Cleveland, 1896-1901, 72 vols.
- Journal des Jésuites*, édition Laverdière-Casgrain, Québec, 1871.
- Journal des visites pastorales de 1815 et 1816*, Mgr Henri Têtu (éd.), Québec, 1903.
- Lincoln, Chs. Henry (ed.) : *Correspondence of William Shirley, governor of Massachusetts, 1731-1760*, New York, 1912, 2 vols.
- Literary and Historical Society of Quebec, Historical Documents, Ser. 7 : *Blockade of Quebec by the American revolutionists . . .*, ed. by Fred. C. Wurtele, Québec, 1905-1906, 2 vols.
- Maine : Historical Society, Portland : *Collections*, Ser. I, vols. I, IV, VI, VII, VIII. Second ser., *Documentary History . . .*, vols. I, III, IV, V, IX, X, XII, XIII and XVI.
- : *Proceedings*, 1899-1901.
- Mandements . . . des Évêques de Québec*, Québec, 1889, vol. 5 ; 1890, vol. 6.
- Massachusetts Historical Society : *Collections*, 1st. ser. vol. IX : « The History of the Penobscot Indians », by James Sullivan ; 3d. ser. vols. I and VI ; 4th. ser. vol. I : « Strachey's Account of Settlement of Sagadahoc, 1607 » ; vol. VI. *Proceedings* : 2d. ser. vols. I and II ; 1st. ser. vols. VI, VII and XII.
- Narré du voyage fait pour la mission des Abnaquiouis . . . ès années 1650-1651 . . .* Shea ed., New York, 1855.
- Newman, Miss Ella C. : *Federal Archives in Maine, Series Dept. of Commerce* (The National Archives Project), Rockland, Maine.
- O'Callaghan, E.B. (ed.) : *Journal of the Voyage of the Sloop Mary from Quebeck . . .* Albany, 1866.
- Relations des Jésuites*, années 1611, 1637, 1640, 1643, 1646, 1647, 1650, 1651 et 1652, édition Laverdière-Casgrain, Québec, 1858, 3 vol.

Études et Récits

- Allen, William : *History of Norridgewock*, Norridgewock, 1819.
- Anderson, William J. : *The valley of the Chaudière, its scenery and gold fields*, Québec, 1872.
- American Atlas*, Cary & Lea (eds.), Philadelphia, 1822.
- Armroyd, George : *A connected view of the whole Internal Navigation of the United States . . .*, Philadelphia, 1826.
- Bacqueville de la Potherie : *Histoire de l'Amérique Septentrionale*, Paris, 1722.
- Bailey, Alfred Goldsworthy : *The conflict of European and Eastern Algonkian cultures 1504-1700*, Sackville, N.B., 1937.
- Barbeau, Marius : « Indian Captivities », reprint from *Proceedings of the American Philosophical Society*, Philadelphia, 1950, vol. 94

- Baxter, James Phinney : *The Pioneers of New France in New England*, Albany, 1894.
- Baxter, Joseph : *Journal of several visits to the Indians on the Kennebec River*, Boston, 1867.
- Blanchard, Raoul : *Le Centre du Canada français*, Beauchemin, Montréal, 1947.
- Bouchette, Joseph : *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815.
- : *A topographical dictionary of the Province of Lower Canada*, London, 1832.
- : *The British Dominions in North America, or a Topographical and Statistical description . . . of Lower and Upper Canada*, London, 1832.
- Bradford, William : *History of Plymouth Plantation*, Boston, 1856.
- Bradman, Arthur : *Narrative of the extraordinary sufferings of Mr. Robert Forbes*, Tarrytown, N.Y., 1917.
- Burrage, Henry : *Maine in the Northeastern Boundary Controversy*, Portland, 1919.
- Caron, Ivanhoë : *La colonisation de la Province de Québec : Les Cantons de l'Est, 1791-1815*, Québec 1927.
- Carrier, L.-N. : *Les Événements de 1837-38*, Québec, 1877.
- Chalmers, R. : *Rapport sur la géologie de surface et les dépôts aurifères de la partie sud-est de Québec*, Commission géologique du Canada, Rapport annuel, nouvelle série, volume X, Ottawa, 1897 ; section « J ».
- Charlevoix, P.-F.-X. de : *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France*, Paris, 1744 ; 6 volumes.
- Chase, Edward E. : *Maine Railroads*, Portland, 1926.
- Clark, Emma Folsom, comp. : *History of Madison*, Farmington, 1962.
- Coburn, Louise Helen : *Canal Projects for the Kennebec, 1825 to 1832*, Skowhegan, 1932 (?).
- : *Skowhegan on the Kennebec*, Skowhegan, 1941.
- Coffin, Robert Peter T. : *Kennebec, cradle of Americans*, New York, Toronto, 1937.
- Coleman, Emma Lewis : *New England Captives carried to Canada*, Portland, 1925.
- Connolly, Rev. Arthur T. : « Fr. Sebastien Rasle », *New England Cath. Hist. Society, Publications*, V. Boston, 1906.
- Contest (The) in America between Great Britain and France*, London, 1757.
- Daviault, Pierre : *Le baron de Saint-Castin, chef abénaquis*, Montréal, 1939.
- Davison, G. M. : *The fashionable tour, in 1825, an excursion to the Springs, Niagara, Quebec and Boston*, Saratoga Springs, 1825.
- Devis général . . . du chemin à rails de bois de Lévis à Kennebec*, Lévis, 1871.
- Dorman, Robert : *A statutory history of the Steam and Electric Railway of Canada, 1836-1937*, Ottawa, 1938.
- Dow, Sterling T. : *Maine Postal History and Postmarks*, Portland, 1943.

- Eckstorm, Fannie Hardy : « The Attack on Norridgewock, 1724 », *New England Quarterly*, VII, Sept. 1934 (pp. 541-578).
- Encyclopedia Americana* (Canadian Editions), Montréal, Toronto, etc., 1958.
- Fergusson, Adam : *Practical notes made during a tour in Canada and a portion of United States*, London, 1834.
- Ferland, Jean-Baptiste-Antoine : *Histoire du Canada*, Québec, 1861-1865.
- Finlay, Hugh : *Journal kept by Hugh Finlay, Surveyor of the Post Roads on the Continent of North America...*, publ. by F. Norton, Brooklyn, 1867.
- Fiske, John : *New France and New England*, Cambridge, 1902.
- Flint, Henry M. : *Railroads of the United States: Their History and Statistics...*, Philadelphia, 1868.
- Fortier, abbé Pierre : *Brochure-Souvenir, Centenaire de Saint-Bernard, 1844-1944*.
- Gowing, Peter G. : « The Jesuits in Maine » (Unpublished M. A. Thesis, Univ. of Maine), Orono, 1955.
- Greenleaf, Moses : *A survey of the State of Maine...*, Portland, 1829.
- Hardley, Arthur Twining : *Railroad Transportation: Its History and its Laws*, New York, London, 1885 (1st ed.), 1899, 1903.
- Hanson, John Wesley : *History of the old towns of Norridgewock and Canaan... from their early settlement to the year 1849*, Boston, 1849.
- Hanson and Brebner : *The mingling of Canadian and American peoples*, Yale University Press, New Haven, 1940.
- Herndon, Richard : *Men of Progress, State of Maine*, Boston, 1897.
- History of Transportation in the United States before 1860*, Carnegie Institution of Washington ed., 1917.
- Hulbert, Archer Butler : *Historic Highways of America*, Cleveland, 1902-1905.
- Hutchinson, Thomas : *The History of the Province of Massachusetts Bay from 1749 to 1774...*, London, 1828.
- Jefferys, Thomas (ed.) : *The natural and civil history of the French Dominions in North and South America...*, London, 1760.
- Jones, C. de S. : « The Blackgowns among the Abnakis », in *American Cath. Hist. Society Records*, XXXIII (Dec. 1922), pp. 275-299.
- Kendall, Edward Augustus : *Travels through the Northern Parts of the United States in the years 1807 and 1808*, New York, 1809, 3 vols.
- Kidder, Frederic : *The Abenaki Indians*, Portland, 1857.
- Krugler, John David : « Livingston (Levingston), John », dans le *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec et Toronto, 1969, vol. II.
- Lapierre, Marcel : *Monographie de « John Breakey Limited »*, thèse à l'Université Laval, Québec, 1950.
- Larochelle, Louis-Napoléon : *Chemin de Lévis à Kennebec, Réfutation...*, Québec, 1877.
- Latrobe, Charles Joseph : *The Rambler in North America*, London, 1836, 2 vols.

- Lawton, Burgess and Roy : *Franco-Americans in the State of Maine*, Lewiston, 1915.
- Leach, D. E. : *The Northern Colonial Frontier 1607-1763*, New York, 1966.
- Leavitt, Walter : *Some interesting phases in the history of transportation in Maine*, Maine Technology experiment station, Orono, Maine.
- Lebeau, Claude : *Aventures du Sr C. Le Beau, avocat en parlement, ou voyage curieux et nouveau parmi les Sauvages de l'Amérique Septentrionale*, Amsterdam, 1738.
- Leblant, Robert : *Une figure légendaire de l'histoire acadienne, le baron de Saint-Castin*, Dax, France, 1934.
- Leger, Sister Mary Celeste : *The Catholic Indian Missions in Maine (1611-1820)*, Washington, Catholic Univ. of America, 1934.
- Lemoine, James McPherson : *L'album du Touriste*, Québec, 1872.
- LeRouge, Jean : *Recueil de plans de l'Amérique Septentrionale*, Paris, 1755.
- Lucey, William Leo : *The Catholic Church in Maine*, Francestown, N.H., 1957.
- Mackay, B. R. : *La région de Beauceville* (Québec), Commission géologique, Mémoire No 127, Ottawa, 1923.
- MacFarlane, Ronald O : « Indian Relations in New England 1620-1760 : A Study of a Regulated Frontier » (Unpublished Ph. D. Thesis) Yale Univ., 1933.
- Mahon, R. H. : *Life of General the Hon. James Murray*, London, 1921.
- Maine, My State*, by the Maine Writers Research Club, Lewinston, 1919.
- Mather, Cotton. : *Magnalia Christi Americana*, London, 1702.
- Maurault, abbé J.-A. : *Histoire des Abénakis*, Sorel, 1866.
- Meyer, Balthasar H. (ed) : *History of Transportation in the United States before 1860*, Washington, 1917.
- Mitchell (Samuel Augustus) : *A new Universal Atlas*, Philadelphia, 1853.
- Morrison, Kenneth M. : « Sebastien Rale VS. New England : a case study of frontier conflict » (Unpublished M.A. thesis), University of Maine, Orono, 1970.
- Nash, Charles E. : « The Indians of the Kennebec », in *Illustrated History of Kennebec County, Maine*, New York, 1892.
- North, James William : *History of Augusta*, Augusta, 1870.
- Northern (The) Traveller and Northern Tour . . .*, Harper, New York, 1830.
- Ogden, John C. : *A Tour through Upper and Lower Canada*, Wilmington, 1800.
- Parkman, Francis : *A Half-Century of Conflict* (2 vols.), Boston, 1905.
- Parkman, Francis : *Montcalm and Wolfe* (3 vols.), Boston 1905.
- Pen and Pencil Sketches of the Quebec Central Railway*, Sherbrooke, 1886.
- Poor, Henry Varnum : *History of the Railroads and Canals of the United States of America . . .* (vol. I), New York, 1860.
- Poor's Manual of the Railroads of the United States*, New York, 1868-1924.
- Pownall, Thomas : *A topographical description of such parts of North America . . .*, London, 1776.
- Provost, Honorius : *Les Abénaquis sur la Chaudière*, St-Joseph de Beauce, 1948.

- Raymond, Rev. William O. : *The River St. John*, Sackville, N.B., 1943.
- Ringwalt, John L. : *Development of Transportation Systems in the United States*, Philadelphia, 1888.
- Roy, Joseph-Edmond : *Histoire de la seigneurie de Lauzon* (5 vol.), Lévis, 1897-1904.
- Roy, Pierre-Georges : *Dates Lévisiennes* (vol. 2), Lévis, 1932.
- Russell, Willis : *Quebec as it was and it is*, Quebec, 1860.
- Samson, Joseph : *Sketches of Lower Canada ... during a tour to Quebec, in the month of July 1817*, New York, 1817.
- Sawtelle, William Otis : *Historic Trails and Waterways of Maine*, Maine Development Commission, Augusta (ca. 1932).
- Scott, Charles-A. : *Le Chemin de Fer de Lévis et Kennebec et ses embarras*, Québec, 1877.
- Sewall, Rufus King : *Ancient Dominions of Maine*, Portland, 1859.
- Smith, Capt. John : *A Description of New England ...*, London, 1616 (reprinted at Boston, 1865).
- Smith, William : *History of the Post Office in British North America 1639-1870*, Cambridge, 1920.
- Sprague, John Francis : *Sebastien Rale : A Maine Tragedy of the Eighteenth Century*, Boston, 1906.
- Sylvester, Herbert Hilton : *Indian Wars in New England*, Boston, 1910, 3 vols.
- Theller, E. Alexander : *Canada in 1837-38*, Philadelphia, 1841, 2 vols.
- Wells, Walter : *The Water Power of Maine*, Augusta, 1869.
- Whitney, Seth Harding : *The Kennebec Valley*, Augusta, 1887.
- Wilde, Margaret Fowles : « History of the Public Land Policy of Maine, 1620-1820 », (unpublished M.A. Thesis, Univ. of Maine) Orono, 1940.
- Wilgus, William J. : *The Railway Interrelations of the United States and Canada*, New Haven - Toronto, 1937.
- Williams, W. : *The Traveller's and Tourist's guide through the United States of America, Canada, ...*, Philadelphia, 1851.
- Williamson, Joseph : *A bibliography of the State of Maine from the earliest period to 1891*, Portland, 1896, 2 vols.
- Winsor, Justin (ed.) : *Narrative and critical History of America*, Boston, 1887-1889, 8 vols.

Journaux et périodiques

- Bulletin des Recherches historiques*, Québec, 1950, vol. 56.
- Cahiers de Géographie de Québec*, no 4, 1958 : « Observations concernant les crues de la Chaudière », par Louis-Edmond Hamelin.
- Canadian Historical Review*, Toronto, 1924, vol. V : « Captain John Montresor in Canada », by F.M. Montresor.
- Canadian Railroad Historical Association, *Bulletins*, 1937 - - -
- Gazette de Paris*, 1690, 1691.
- Gazette de Québec*, (1764-1874), années 1792, 1806, 1810, 1811.

- Journal de Québec* (1842-1889) : 5 déc. 1853.
Kennebec Journal (1833-1852).
L'Action Catholique (1907----), Québec, 29 mars 1955 ; *Supplément*, 30 juin et 7 juillet 1957.
La Tribune (1910----), Cahier historique, 1943, Sherbrooke.
La Vallée de la Chaudière, Ste-Marie de Beauce (1891-1893), St-Joseph (1932----).
Le Canada Français, Québec (1888-1891), (1913-1946).
Le Canadien, Québec (1806-1893) : 15 déc. 1847, 21 déc. 1853, etc.
L'Éclaireur, Beauceville (1908-1960) : 5 avril 1945.
Le Guide, Ste-Marie de Beauce (1930----).
Lewiston Journal (Magazine Section), 9 nov. 1946.
Morgan, Henry J. : *The Dominion Annual Register and Review*, Toronto, 1883.
New England Historical and Genealogical Register, Boston, 1882, vol. 36.
Quebec Central Railway : *Annual Report*, Montréal, Sherbrooke, 1875----.
Quebec Directory, 1860-61----.
Quebec Mercury, Québec (1805-1903).
Railroad Magazine, January 1940 (pp. 112-115) : « The Quebec Central Railway », by Robert R. Brown.
Railway and Locomotive Historical Society, Boston : *Bulletins* (1921----), no. 28, 1932; no. 49, 1939.
Revue canadienne de Géographie, Montréal, vol. II, 1948 : « Hydrographie du Saint-Laurent et de ses affluents », par Maurice Pardé.
Revue de l'Université Laval, Québec (1946-1966) : vol. II, 1948 : « Un chapitre d'histoire religieuse dans le Maine », par l'abbé H. Provost.
Revue d'Histoire de l'Amérique française, Montréal (1947----) : vol. II, no 2, sept. 1948 : « Projet d'invasion du Canada au début de 1778 », par Marcel Trudel.
Société Royale du Canada, Ottawa (1882----) : *Mémoires*, 1900 : « Fils de famille envoyés au Canada », par Joseph-Edmond Roy ; 1903 : « Le Père Sébastien Rasles », par Narcisse-Eutrope Dionne.
Somerset Journal, Skowhegan (1823-1841).
Sprague's Journal of Maine History, Dover-Foxcroft, 1926, vol. XIV, no 2.
The Chronicle Press, Windsor, Vermont : January 20, 1836.
The Morning Chronicle, Québec (1847-1969) : April 16, 1881.
The Railway World, Boston (?) : vol. 6, June 19, 1880, p. 588.

PREMIÈRE PARTIE

LES RIVIÈRES

CHAPITRE I

GÉOGRAPHIE DE TROIS RIVIÈRES

Les sources en sont rapprochées — La Kennebec : descriptions de Wells, Pownall et Whitney — La Penobscot : deux descriptions — La Chaudière : situation dans l'hydrographie du Québec, description.

Pourquoi commencer une étude historique par un chapitre de géographie ? Ceux de nos lecteurs qui trouveraient la formule importune, ceux-là qui seraient déroutés par l'apparition de plusieurs termes scientifiques hors de leur portée se verront accorder volontiers la permission de passer tout de suite à un autre chapitre. C'est le souci de faire une étude plus claire, plus complète, plus approfondie de notre sujet, qui nous interdit de négliger ce point de vue ; et c'est tout au début qu'il doit normalement s'insérer. Si nous faisons l'histoire d'un personnage, nous pourrions nous en dispenser. Mais, en parlant d'une rivière ou d'un réseau de rivières, il faut bien admettre qu'avant d'être des facteurs historiques, ils appartiennent au domaine de la géographie et des sciences connexes, géologie, hydrographie, etc.

Dans un tour d'horizon commun, faisons d'abord la description physique ou, si l'on veut, l'exploration de nos deux rivières, Chaudière et Kennebec, en y ajoutant, accessoirement, la rivière Penobscot, qui, à travers le Maine, s'est aussi reliée à la Chaudière dans le domaine des communications primitives. L'intégrité historique, nous le verrons, nous impose cette digression.

D'abord, les trois rivières prennent leur source pareillement dans la hauteur des terres, à la frontière canado-américaine, et dans un intervalle étonnamment réduit de l'une à l'autre (Planche I) ; au point que, tel bras nord-ouest de la Penobscot venant encercler la tête du lac Moosehead (une source de la Kennebec),

il serait possible et peu coûteux de détourner l'eau de l'un vers l'autre, si cela n'a pas déjà été fait, pour servir au flottage du bois.

De plus, si la branche principale de la Chaudière conduisait normalement, à travers le lac Mégantic et une hauteur des terres assez escarpée, vers la Dead River américaine, tributaire de la Kennebec, il y avait aussi son affluent principal, la rivière du Loup, qui donnait une approche praticable à cette branche de la Penobscot dont nous venons de parler. L'unique rivière Chaudière avait donc, par la géographie même, une double communication outre-frontière, selon les circonstances ou les destinations.

La rivière Kennebec

Le mot « Kennebec », de racine abénaquise, signifie : qui conduit au lac, le lac Moosehead, que les indiens appelaient Keseben. *The Encyclopedia Americana*¹ donne une description succincte de la rivière Kennebec :

KENNEBEC RIVER, Maine, next to the Penobscot the most important in the state. Its principal source is Moosehead Lake, on the boundary between Somerset and Piscataquis counties. It flows southwest and south for about 150 miles and enters the Atlantic Ocean in Sagadahoc County through Sheepscot Bay, an irregular, island-studded indentation of the coast. The largest tributary of the Kennebec is the Androscoggin, which joins it 18 miles from the ocean at Merrymeeting Bay. The outlets of a number of small ponds, and the Dead, Sebacook, and Sandy rivers also flow into it. The most important towns along its banks are Bath, Richmond, Gardiner, Hallowell, Augusta, and Waterville. It has been harnessed to supply power at Bingham, Skowhegan, Waterville, Augusta, and Gardiner. The head of navigation is at Augusta, 42 miles from the sea, where there is a large dam (1870) across the river. The river is closed by ice at Hallowell from the middle of December to about April 1; below Bath it is opened all seasons except in unusually severe winters...

Plus favorisée que la Chaudière, la Kennebec, avec les autres rivières du Maine, avait déjà trouvé, il y a cent ans, un savant hydrographe pour la décrire physiquement et en apprécier les ressources économiques. Mais nous ne nous attarderons pas aux longues et méticuleuses particularités accumulées par

Walter Wells, « superintendent, hydrographic survey of Maine », dans son ouvrage : *The water-power of Maine*, Augusta, 1869 (in-8, VIII-526 pages, avec illustrations) ; il y est surtout question de la Kennebec aux pages 14 et 88-99, où l'auteur conclut son chapitre comme suit :

The river is navigable to Augusta for small vessels, and above to Waterville, by lighter, these being « locked » over the Augusta fall. The records of Hon. R.H. Gardiner show that from 1789 to 1865 the river opened to navigation twenty-one times in March and fifty-five times in April, the mean period of opening being April 6, and of closing December 12.

Les chercheurs qui souhaiteraient du plus moderne auront profit à consulter aussi H.K. Barrows : *Water resources of the Kennebec River Basin, Maine* (Department of the Interior, United States Geological Survey . . . Paper no 198) in-8, Washington, 1907.

Mais des descriptions plus anciennes retiennent davantage notre attention, tant par la saveur de leur style que par le quotient d'incertitude ou d'erreur dont elles se parent. Citons d'abord Thomas Pownall, ancien gouverneur du Massachusetts, de 1757 à 1760, qui, se faisant censeur des révolutionnaires américains dans l'expédition téméraire d'Arnold, en profite pour dresser une rétrospective des explorations faites de ce côté, sur la communication entre les rivières Kennebec et Chaudière² :

As the River Kenebaeg has been now rendered famous as a Pass, by a March of some Spirit and Enterprize made by the Americans, following its Course, across the Land to St. Lawrence or Canada River, I shall here give a more particular and detailed Description of it than I should have otherwise entered into.

Pownall nous reporte ensuite à la veille de la Guerre de Sept Ans, où la Nouvelle-Angleterre devait s'interroger sérieusement sur la valeur stratégique de la communication Kennebec-Chaudière comme voie d'invasion, dans une direction aussi bien que dans l'autre. Nous verrons plus loin que les colonies anglaises se mirent alors dans les grands frais pour fortifier la vallée de la Kennebec. Les gouverneurs du Massachusetts s'enquirent sur les profondeurs de cette route indienne³, encore

mal connue des Anglais : « It appeared that (although a difficult and very laborious Route) it was practicable to any Body of Men who should go light armed, as a Scouting Party, either to reconnoitre or to break up Settlements. The Sort of March which Arnold and his People experienced, has confirmed this Account given 17 or 18 Years ago ». Et l'auteur termine en exposant les données déjà acquises ainsi que les aménagements possibles de cette route militaire.

Et voici une description différente de la rivière Kennebec, où l'auteur agrmente sa littérature d'une forme romantique, dans le goût de son temps (1887) ; nous traduisons ⁴ :

La rivière Kennebec descend à travers trois vastes comtés, dans son voyage vers l'océan. Elle prend sa source dans le comté de Somerset, divise le comté de Kennebec en deux sections et se déverse dans l'océan Atlantique, à travers le comté de Sagadahoc. En pénétrant de la mer dans son embouchure, une vue délicieuse charme les yeux, à travers les belles îles de la baie de Casco...

À quelques milles de l'embouchure se trouve la baie de Merry-Meeting. Cette baie accueille les eaux de l'Androscoggin, un tributaire de la Kennebec. Au fond de la baie, dans la rivière Kennebec, se trouve une petite île [Swan Island...] La remontée plus avant dans la rivière, après la baie, nous conduira aux chutes artificielles d'Augusta. Ici le courant rencontre les marées, après une dénivellation de 1070 pieds, en franchissant une distance d'environ cent milles. À Augusta, l'eau fait un bond d'environ quinze pieds, ce qui fournit un pouvoir appréciable et bien équipé...

Entre Augusta et Waterville, la rivière coule en direction sud : l'eau est tranquille, n'y ayant ni chute ni rapide pour troubler son calme. À Waterville, le courant bondit sauvagement sur des rochers [...] Juste au pied de ces rapides, la Sebasticook s'unit à la Kennebec. Au confluent de ces deux rivières s'élève le fort Halifax, sur le site où résidaient les sauvages « Ticonnets », il y a à peine plus d'un siècle. En remontant des chutes Ticonnet à celles de Skowhegan, nous passons à travers les pentes verdoyantes et les clairières fertiles de Fairfield et ce qui fut un jour la colonie de Bloomfield...

Rendu aux chutes de Skowhegan, le voyageur s'arrêtera pour les admirer ainsi que l'élégant village qui s'étale à ses yeux. La dénivellation totale des chutes est de vingt-huit pieds. Alors que, depuis la mer, notre direction a été vers le nord, à

cette place-ci, pour suivre la rivière, nous prenons la direction ouest. Après environ six milles dans cette direction, nous sommes arrivés à Norridgewock.

Peu de places offrent plus de considérations intéressantes à l'étudiant en histoire indienne que la ville de Norridgewock et ses environs. En laissant ce village de romance, par la route de la rivière, nous modifions de nouveau notre direction vers le nord et nous sommes vite rendus à Old Point [sur la droite], qui fut la terre sainte des anciens Norridgewocks [tribu abénaquise], et nous devons faire halte à ce site historique...

La partie de territoire s'étendant d'Old Point aux chutes Carratunk, à Solon, est fameuse pour sa grande fertilité [...]. La vallée de la Kennebec a été dénommée « le jardin du Maine » ; cette section de la vallée est sans contredit le jardin de la vallée entière...

Toute la région au nord des chutes de Solon avait reçu des Indiens le nom de Carratunk (Planche 17), mot désignant un objet tout raboteux et bouleversé [...]. En suivant la vallée au nord de Bingham, nous voyons encore occasionnellement quelques fermes occuper les clairières et égayer la solitude ambiante. À la fin, nous atteignons la « Great Carrying Place » de la Kennebec...

La Kennebec provient de deux importantes branches qui s'unissent pour former la grande rivière du Maine. Ces deux branches se rejoignent à quatorze milles en amont du portage. La branche ouest, ou rivière Dead, forme un arc de cercle, de sorte qu'on peut la rejoindre en laissant la rivière principale aux brisants du portage [sur la gauche] et en coupant à travers le circuit de terre formé par le détour de la rivière Dead...

Si toutefois nous continuons vers le nord, au-dessus du portage, nous traversons une région sauvage et montagneuse, où de rares habitations solitaires occupent de petites clairières, jusqu'à ce qu'à la fin nous arrivions aux « Forks » ou à la jonction des deux branches de la Kennebec. La branche est ou la décharge du lac Moose Head vient de l'est et l'autre branche de l'ouest.

Désireux d'explorer le territoire drainé par cette dernière, nous obliquons à gauche pour pénétrer dans la sauvagerie intégrale et inhabitée de cette vallée du nord [...]. Avancant avec précaution sur le rivage de la rivière Dead, nous arrivons au site dénommé « Arnold's Parade Ground » [...] et peu après nous atteignons les chutes d'Arnold. Après elles, le cours d'eau commence à diminuer et il finit par ne plus ressembler qu'à

un petit ruisseau ou au déversement de quelque source. En approchant de la grande barrière de montagnes que nous avons aperçue à l'horizon en pénétrant dans la baie de Casco, nous avons l'impression qu'elle est infranchissable...

Mais, désireux encore de trouver les eaux les plus au nord de la Kennebec, nous coupons dans cette direction, suivant la base des terres hautes qui séparent les vallées du Saint-Laurent et de la Kennebec [...] Après un pénible trajet par monts et par vaux, sans le secours d'aucun sentier, nous frappons un petit ruisseau qui coule en direction de l'est et nous suivons la pente de ce riuilet. Il s'élargit et se creuse jusqu'à sa jonction avec les eaux sombres du lac « Attean Pond »...

En circulant à travers la forêt épaisse du rivage, nous apercevons trois autres pièces d'eau, reliées entre elles par le même ruisseau, venu des montagnes, de l'extrémité du bassin de la Kennebec. Ces trois lacs se nomment « Wood Pond » et, pour les distinguer : Wood Pond, Little Wood Pond et Little Big Wood Pond [...] Après quoi nous atteignons le modeste établissement de Moose River ..

Mais, à quelques milles plus bas, se trouve le lac Long, une admirable étendue d'eau de dix milles de longueur par environ deux de largeur. À la sortie de ce lac, nous suivons sa décharge jusqu'à son débouché sur la fontaine intarrissable de la rivière Kennebec que constitue le lac Moose Head. Ce lac est la plus vaste étendue d'eau douce de la Nouvelle-Angleterre [...] Nous rejoignons la décharge du lac ou encore la branche est de la Kennebec, qui arrive bientôt dans l'Indian Pond. Après cela, le Cold Stream vient rejoindre cette branche [...] Enfin nous arrivons aux « Forks » de nouveau, ou à la rencontre des deux grands bras de la rivière Kennebec [...] et nous reprenons notre route vers l'océan. En descendant la vallée, les villages réapparaissent et la fumée monte toujours des nombreux foyers paisibles...

Malgré la longueur de cette citation, nous avons l'impression de lui avoir ravi une part de son charme en l'amputant de ses passages les plus idylliques, difficiles à résumer en français.

La rivière Penobscot

Maintenant, puisque nous avons mis en cause la rivière Penobscot, comme un accessoire dans le tableau, voici un résumé de la description qu'en donne *The Encyclopedia Americana*⁵ : Rivière du Maine, dont la branche ouest atteint la

frontière nord-ouest de cet état, en bordure du Canada. Du comté de Somerset, elle coule vers l'est, dans le comté de Piscataquis, traverse le grand lac Chesuncook et d'autres moins considérables, avant de rejoindre sa branche est, aussi appelée Sebœis (et Matagamon). Elle rejoint de là l'angle sud-ouest du comté d'Aroostook et prend une orientation sud jusqu'à son embouchure dans la baie de Penobscot, après avoir recueilli en cours de route deux affluents plus importants, la Mattawamkeag, à l'est, et la Piscataquis, à l'ouest. Son bassin de drainage s'étend à 8,500 milles carrés, où la présence d'au moins 467 lacs identifiés régularise le débit de la rivière. Sa longueur totale, avec tous les détours qu'elle présente, peut dépasser 300 milles. Les derniers 26 milles en aval, jusqu'où se font sentir les marées, sont navigables pour les gros navires jusqu'à Bangor, la troisième grande ville du Maine. A 12 milles en amont de cette ville, sur une île, se trouvent une réserve abénaquise et la ville appelée Old Town.

Complétons par la description plus fouillée de Walter Wells ⁶. Les eaux de la Penobscot, branche nord-ouest, émergent pour une part des mêmes marécages que la branche sud-ouest de la rivière Saint-Jean et la branche sud-est de la Chaudière (rivière du Loup). Quant aux extrémités des rivières Penobscot et Kennebec, elles se rapprochent à un mille ou deux près, dans une dépression de terrain remarquable. Ce phénomène géographique vraiment particulier a induit d'anciens cartographes à dessiner les quatre rivières susnommées comme ayant un même lac comme source, en se basant sur des oui-dire plutôt que sur des observations directes.

Le nom de la rivière Penobscot est celui d'une tribu abénaquise et veut dire : ceux de la terre qui est couverte de pierres. C'est, en effet, une caractéristique frappante des environs de cette rivière ⁷.

La rivière Chaudière

Le fait que la rivière Chaudière se jette dans un autre cours d'eau, contrairement aux rivières Kennebec et Penobscot, qui ont leur propre estuaire à la mer, n'est qu'une différence se-

condaire par rapport à notre propos. Mais la Chaudière a d'autres particularités sur lesquelles nous devons revenir. En attendant, décrivons-la à son tour.

Elle se présente comme un des principaux affluents du Saint-Laurent, sur la rive droite. Prenant sa source dans le lac Mégantic, elle traverse les comtés de Frontenac, Beauce, Dorchester et Lévis, et vient se jeter dans le fleuve à six milles environ en amont du cap Diamant, qui termine la pointe de Québec. Sa direction générale est nord-nord-ouest, bien que son cours supérieur soit sensiblement détourné vers le sud-sud-ouest. Sa longueur, depuis la sortie du lac Mégantic, est de 115 milles environ. Mais on pourrait, strictement parlant, lui ajouter 24 autres milles, en comptant le lac lui-même et la rivière Arnold, en direction du sud ; elle atteindrait alors la frontière du Maine, dans le canton de Woburn. Son bassin de drainage au total a une superficie de 2,580 milles carrés. Elle n'est dépassée, sur la rive sud du Saint-Laurent que par le Richelieu et la Saint-François.

Le lac Mégantic est maintenu par un barrage à une altitude moyenne de 1,294 pieds au-dessus du niveau de la mer⁸. Au pied de ce barrage, sur la décharge du lac, le niveau est de 1,271 pieds. À partir de cet endroit, la rivière subit une dénivellation prononcée, mais avec des sections d'inclinaison suffisamment douce pour permettre des méandres et jusqu'à des méandres recoupés, comme il s'en voit au moins un, à quelque quatre milles en amont de Saint-Ludger, à la Pointe Ronde. Les ruptures de pente les plus prononcées sont au rapide des Trois-Bouillons, à 6 milles du lac, et surtout aux Grandes Chutes, à 40 milles plus bas, où la dénivellation atteint 80 pieds pour deux milles de parcours. Au total, pour les 48 premiers milles, le niveau s'abaisse de 711 pieds, soit 14.8 pieds par mille, ce qui est considérable. Sur ce parcours, la rivière ne reçoit aucun affluent d'importance notable.

Il en est autrement dans la section suivante, de 11 milles à peine, et qui se termine au pied des rapides du Diable, près de Beauceville. La Chaudière reçoit d'abord des affluents qui doublent approximativement son volume : la rivière du Loup, la Famine et la Gilbert, sur la rive droite, et la Pozer, sur la

rive gauche. Les deux premières ont respectivement 343 et 266 milles carrés pour bassins de drainage. Comme conséquence, le lit de la rivière s'élargit. Mais, en revanche, la pente devient moins raide, les berges s'abaissent, la vallée se déploie et s'étagé en terrasses nettement dessinées. Enfin, les premières îles apparaissent, basses, sablonneuses, visiblement découpées dans un fond alluvial. La rivière se rétrécit en gorge aux rapides du Diable et fait un détour à gauche, transversalement à sa direction générale. Cette anomalie trouvera un essai d'explication plus loin. Les rapides du Diable ont à peine un demi mille de longueur et comportent une descente d'au moins 14 pieds. Malgré cela, la dénivellation totale pour les 11 milles ne dépasse pas 79 pieds, soit 7.2 pieds au mille. En somme, seule la rupture de pente des rapides nous invite à différencier cette section de rivière de sa voisine en aval.

Depuis les rapides du Diable jusqu'au village de Saint-Maxime de Scott, la distance est de 29 milles et la dénivellation d'environ 25 pieds, c'est-à-dire à peine 10 pouces au mille, une descente presque imperceptible. Sur tout ce parcours, aucune rupture de pente digne de mention ; c'est la section dite des « eaux mortes ». Des îles en plus grand nombre, des traces de vieux méandres dans des fonds plats plus ou moins marécageux, un lit de rivière large et peu profond, tel est l'aspect de cette section, la plus typique et la plus importante de la vallée. Après sept milles de parcours, aux limites entre Beauceville et Saint-Joseph, la Chaudière reçoit un affluent considérable, la rivière du Bras de Saint-Victor, dont le bassin de drainage, de 300 milles de superficie, ne le cède qu'à celui de la rivière du Loup. Les autres affluents dans cette section, les rivières du Moulin, des Plantes, Calway et du Domaine, ne fournissent pas un apport très considérable. À 48 milles de son embouchure, la Chaudière porte déjà presque toute son eau.

La dernière section de la rivière, de Saint-Maxime au bassin de la Chaudière, près du fleuve, présente de nouveau une descente assez prononcée, par suite d'une reprise d'érosion, qui sera expliquée ci-après. À plusieurs endroits, le lit de la rivière laisse percer la roche de fond et son cours y descend en rapides parfois très raides. À deux milles de l'embouchure,

près du village de Charny, la rivière se précipite enfin, d'une hauteur de 120 pieds, dans un gouffre écumant qui lui a donné son nom : le Sault de la Chaudière (Planche 2). Une barre rocheuse plus dure a retardé là son effort d'érosion et un barrage d'usine électrique a stabilisé temporairement ce gradin (4,800 chevaux-vapeur). Quelques rapides encore au fond d'une gorge, et la course s'achève dans un petit bassin, au niveau du fleuve, où pénètrent les marées.

La pente moyenne, pour le parcours de 26 milles que constitue la dernière section de la rivière, a été de 17.4 pieds par mille ; naturellement, la chute principale y est pour beaucoup. Cette section comporte encore plusieurs îles et îlots restés accrochés à la roche de fond, en attendant que le travail de l'eau et des glaces ne les rase tout-à-fait.

Dans toute cette section, la Chaudière n'a d'autre affluent appréciable que la rivière Beurivage, un affluent de la onzième heure, qui vient la rejoindre à quatre milles de son embouchure et n'a d'autre mérite que d'ajouter à l'ampleur de sa chute les eaux de drainage d'un bassin de 290 milles carrés. On peut facilement prétendre que la rivière Beurivage se rendait elle-même directement au fleuve, dans les temps jadis, en empruntant le lit de la rivière Saint-Nicolas (ou Auneuse). Un jour, elle s'est détournée de sa route, aux environs de la gare de Craig's Road, peut-être parce que des déchets glaciaires se sont mis en travers ou qu'un petit affluent de la Chaudière est venu la capturer à cet endroit.

Ce qui vient d'être dit concernant le profil en long de la rivière Chaudière laisse déjà présumer l'allure de son profil en travers. Un cours d'eau jeune et torrentiel creuse plus vite et les versants sont raides : c'est le cas, jusqu'à un certain degré, pour la section supérieure de la rivière. Si un cours d'eau cesse de s'enfoncer, il travaille encore à abaisser ses versants ; il évolue vers la maturité. C'est le cas, apparemment, des deux autres sections, jusqu'à Saint-Maxime de Scott. La dernière section, malgré son imposante déclivité, n'a que des versants insignifiants, sauf, évidemment, dans les deux derniers milles. Coulant dans une plaine, la rivière n'y trace qu'un sillon à fleur

de peau. Phénomène déconcertant auquel un peu d'histoire apportera la perspective nécessaire. Toute rivière, en effet, a son histoire, qui peut remonter assez loin dans la préhistoire.

Formation éloignée

Le cours de la Chaudière traverse en direction perpendiculaire deux régions très différentes d'âge et de conformation : la plate-forme appalachienne et la plate-forme ou la plaine de Québec, laquelle constitue une section importante des basses terres du Saint-Laurent. Réglons d'abord le cas de cette dernière ; car elle est pour nous de moindre intérêt.

La plate-forme de Québec est une région basse et nivelée qui s'étend de chaque côté du fleuve, depuis Québec en allant jusqu'à Sorel et même aux abords de Montréal⁹. Elle est bornée au nord-ouest par la frange découpée des premières bosses laurentiennes ; au sud-est, elle se raccorde doucement avec la première rangée de collines appalachiennes, au sud de Saint-Isidore, Sainte-Agathe, Victoriaville, Drummondville, etc. Une légère pente l'incline de chaque côté vers la rainure du fleuve, et ce n'est que normal. Une deuxième pente, autrement caractéristique, l'incline pareillement du nord-est au sud-ouest, à l'encontre de la direction du fleuve : une coupe longitudinale donne l'altitude de 500 pieds aux abords de Québec et une descente continue jusqu'à 30 pieds, à Saint-Denis sur Richelieu. Semblable anomalie ne peut être que l'effet d'un gauchissement de la plate-forme, de nature tectonique, d'un relèvement local de l'écorce terrestre, dont l'épicentre fut le site de Québec. Le gauchissement a été lent, tout de même, puisqu'il a permis au fleuve Saint-Laurent de conserver la direction de son lit, en l'enfonçant sur place. De là les falaises qui l'enchassent jusqu'assez loin en amont et en aval de Québec.

Auparavant, le nivellement de la plate-forme s'était opéré par l'érosion sélective du grand fleuve et de son réseau d'affluents. L'aplanissement avait été d'autant plus facile qu'il tranchait dans des roches assez tendres. Bien qu'antérieure à la période glaciaire, la formation de la plate-forme doit être assez récente, puisque celle-ci est remarquablement conservée. On

pourrait ajouter qu'elle se développe encore, en grugeant tranquillement dans ses rebords, les Laurentides et les Appalaches, dont les roches beaucoup plus dures ont été plus longtemps respectées.

Très différente nous apparaît la plate-forme appalachienne. Elle se déploie sur une vaste étendue, faisant suite au sud-est à la plate-forme de Québec et englobant l'espace qu'on désigne en gros sous le terme de « cantons de l'Est »: depuis la tête des rivières Etchemin et Saint-Jean, dans le comté de Dorchester, jusqu'à la baie de Missisquoi, au sud-ouest. La frontière américaine lui sert de limite en profondeur, encore que le 45ème degré n'ait aucun sens à ce propos. En réalité, la plate-forme appalachienne, versant nord-ouest des montagnes dont elle a pris le nom, devrait être prolongée dans les États-Unis. Mais nous restons en territoire canadien et, précisément, la hauteur des terres sert elle-même de frontière dans la région de la Chaudière, que nous avons à considérer.

Les dénominatifs de plate-forme et de pénéplaine utilisés par les géographes paraissent aux profanes comme une gageure ou un paradoxe. C'est qu'il faut, sur une aussi vaste étendue, considérer l'ensemble du relief et chercher l'horizontalité des lignes plutôt sur les sommets que dans les dépressions¹⁰. Les collines que nous y voyons, en trois rangées parallèles, sont les résidus, qui ont résisté davantage à une longue érosion, d'une structure géologique fortement plissée et coupée de nombreuses failles.

C'est la même formation, d'ailleurs, ce sont les mêmes Appalaches qui se continuent outre-frontière, après un soulèvement plus prononcé qui a séparé les deux versants. D'après les calculs de Blanchard¹¹, la pente moyenne, sur le versant nord-ouest, serait de 21 pieds au mille. Elle suffirait à expliquer l'allure générale du réseau hydrographique. Mais, comme les grandes rivières traversent perpendiculairement les chaînes de collines résiduelles de roches dures — sauf aux rapides du Diable, sur la Chaudière —, il faut en conclure que ces rivières sont très anciennes et ont précédé la formation des collines¹². Et, malgré l'élévation de la plate-forme appalachienne, elles ont pu, à la faveur de leur plus grande puissance antérieure.

se creuser des thalwegs jusqu'à peu de distance de leur niveau de base d'érosion, c'est-à-dire la plate-forme de Québec. Le raccordement, en effet, s'effectue insensiblement. Si la Chaudière, par exemple, était plutôt jeune, dans la proportion où elle l'est encore dans sa partie supérieure, il y aurait une chute, une rupture de pente prononcée, quelque part entre Sainte-Marie et Scott, où l'on passe d'une plate-forme à une autre. Rien de tel ne se voit : les chutes se trouvent ailleurs et pour d'autres raisons.

RÉFÉRENCES

- ¹ Édition (canadienne) de 1958, vol. 16, page 354.
- ² Thomas Pownall : *A topographical description of such parts of North America as are contained in the (annexed) map...* London 1776, pages 22 s.
- ³ William Otis Sawtelle, dans *Historic trails and waterways of Maine*, Augusta, Maine Development Commission (circa 1932), 108 pages, avec cartes, fait allusion (page 56) à la reconnaissance opérée sous Pownall et il dit qu'elle fut dirigée par « Alexander Nickels, of Pemaquid » ; il ajoute que le gouverneur suggéra à Pitt, ministre des colonies à Londres, de permettre l'envoi d'un « scouting-party » par cette voie jusqu'aux abords de Québec.
- ⁴ Seth Harding Whitney : *The Kennebec Valley*, Augusta, 1887, pages 12 ss.
- ⁵ Édition (canadienne) de 1958, vol. 21, page 540.
- ⁶ Walter Wells : *The Water Power of Maine*, Augusta, 1860, pages 14 et 100-107.
- ⁷ Abbé J.-A. Maurault, *Histoire des Abénakis*, Sorel, 1866, page IV.
- ⁸ Les données concernant le profil en long de la rivière sont empruntées à une inspection de l'ingénieur Éloi Duval, publiée dans le *Septième Rapport de la Commission des Eaux courantes*, Québec, 1918, pp. 64 à 66.
- ⁹ Nous résumons ce que Raoul Blanchard expose magistralement dans la première partie de son livre, *Le Centre du Canada français*, Montréal, Beauchemin, 1947 : 577 pages, planches, cartes, bibliographie, index et table.
- ¹⁰ B. R. MacKay, *La Région de Beauceville (Québec)*, Commission géologique, Mémoire 127, Ottawa, 1923, pages 12, 13, 189-192.
- ¹¹ *Opus citatum*, page 188.
- ¹² R. Chalmers, « Rapport sur la géologie de surface et les dépôts aurifères de la partie sud-ouest du Québec », dans Commission géologique du Canada, *Rapport annuel*, nouvelle série, volume X, Ottawa, 1897, section J., page 20.

CHAPITRE II

PARTICULARITÉS DE LA CHAUDIÈRE

Les mœurs d'une rivière — La domination du glacier — Extension de la mer Champlain — Régime et lit peu favorables à la navigation — La situation géographique rachète ces désavantages.

Les trois rivières dont nous avons fait la connaissance ont une origine commune dans l'espace et dans le temps ; c'est assez facile de l'affirmer. Elles ont relativement le même régime aussi, de caractère nivo-pluvial, sous le même climat, dans la même ambiance géologique et géographique. Mais la Chaudière présente des variantes ou particularités qu'il importe de souligner.

Lorsqu'elle était jeune et vigoureuse, la Chaudière a commis quelques fredaines. Qui lui jettera la première pierre ? Au fait, si elle trouve encore aujourd'hui, malgré son âge, le moyen d'avoir les humeurs que l'on sait, c'est bien qu'elle a décidément des atavismes. Il n'est pas facile de corriger une rivière : les Beaucerons en savent quelque chose . . . De tous ses crimes de jeunesse, on peut tenir pour certain qu'elle a capturé à son profit deux ou trois autres rivières. Entre cours d'eau voisins, la loi du plus fort est inexorable : il creuse plus profondément, remonte plus vite par ses embranchements et va s'emparer des autres, surpris sans aucune défense. Ainsi, les réseaux tendent à s'unifier, au profit des principales rivières, qui étendent leur bassin de drainage. Dans le cas présent, il semble bien que, outre la rivière Beaurivage, dont il fut question plus haut, la rivière Famine se soit emparée du réseau supérieur de l'Etchemin et que la haute Chaudière elle-même, dont le cours nous est apparu relativement jeune, depuis le confluent de la du Loup en remontant, soit un affluent conquérant revenu avec une belle

prise, soit les eaux du lac Mégantic¹. Si l'on regarde les choses sur une carte, ces détournements paraissent plus que vraisemblables. Mais bien fin qui pourrait leur attribuer une date quelconque.

L'invasion glaciaire qui s'est faite, à deux reprises, au début du Quaternaire, dans tout le territoire du Québec, comme dans une bonne partie du Canada et des États-Unis, a opéré son travail et laissé des traces sur les deux plates-formes que traverse la vallée de la Chaudière. Mais on est surpris de trouver ce travail très superficiel.

La vallée elle-même, orientée dans la direction du glacier, était déjà large et peu profonde : elle a conservé ses versants à pente douce et même une partie de ses fonds meubles d'alluvions. On peut dire que nulle part la vallée a pris la forme en auge et qu'à nulle part elle n'a souffert de défoncement provoquant un réservoir lacustre, à moins qu'on ne considère comme tel le lac Mégantic. Blanchard l'attribue catégoriquement au creusement glaciaire² et cela est bien plausible. L'effet du glacier a consisté surtout dans le remblaiement des petites vallées affluentes, qui se trouvaient, elles, placées en travers de son chemin. La moraine de fond ou drift glaciaire, arrachée aux pentes plus exposées et entraînée sous le glacier, s'accumula dans ces dépressions en nappes considérables et jusqu'à les combler totalement, si bien qu'à la suite, les petits cours d'eau, ne retrouvant plus leur route, se sont creusé de nouveaux lits, agrémentés de cascades et de gorges de raccordement avec le cours d'eau principal. Le régime hydrographique a été sans doute modifié, mais seulement dans ces éléments secondaires.

Il reste pourtant une énigme, à propos du travail glaciaire dans la vallée de la Chaudière, et cette énigme est celle des rapides du Diable (Planche 16). Nous avons déjà décrit cette sorte de gorge ou de couloir étroit, qui contraste si fort avec le cours de la rivière, en amont et en aval. On serait tenté d'y voir un nouveau lit du cours d'eau ; mais toutes les recherches entreprises pour retrouver, d'un côté ou de l'autre, un chenal plus ancien et plus profond, comblé par les glaciers, sont restées vaines. Bien plus, au fond de la gorge actuelle, « la présence de

graviers jaunes préglaciaires et d'une ardoise décomposée inamovible en des endroits protégés, le long du côté sud du chenal, démontre son âge pré-glaciaire »³.

S'il ne s'agissait que de l'étroitesse de la gorge, la grande résistance des tufs acides qui composent la crête rocheuse traversée en cet endroit pourrait fournir une explication acceptable à cette jeunesse locale des versants, bien qu'on retrouve ces mêmes roches en d'autres endroits de la vallée, où elle se déploie sans rétrécissement. Mais, ce qui est beaucoup plus grave, c'est que l'ancien thalweg ou fond de la rivière se trouve beaucoup plus creux en amont des rapides, jusqu'au delà du confluent de la rivière du Loup, soit une douzaine de milles de son parcours. La preuve en a été faite par plusieurs puits de mines forés dans cette section, des deux côtés de la rivière : on a creusé à de grandes profondeurs et, la plupart du temps, on a dû abandonner avant de rejoindre le roc, parce que l'invasion de l'eau n'était plus contrôlable. On était évidemment bien au-dessous du niveau qu'atteint la rivière aux rapides du Diable.

Comme il est impossible à un cours d'eau normal de creuser en contrepenne et d'aménager sur son cours des bassins d'une telle dimension, il faut nécessairement recourir à un facteur extrinsèque et chercher l'explication sur un autre terrain. Trois opinions principales ont été formulées à ce propos ; mentionnons-les, dans leur ordre d'ancienneté.

Chalmers, dans son rapport de 1897, est d'avis que la plate-forme appalachienne, à une période préglaciaire, a été le théâtre de mouvements orogéniques, de soulèvements différentiels, qui ont mis en valeur les deux chaînes de montagnes de l'ouest et du centre, alors que « le vaste bassin parallèle entre ces montagnes et la chaîne qui longe la ligne internationale a probablement subi un fléchissement ou un abaissement corrélatif ». Cela expliquerait « que le barrage aux rapides du Diable est simplement local et résulte d'un soulèvement transversal dans cette partie de la vallée de la Chaudière »⁴ . . .

« Mais il est assez certain qu'un lac a autrefois existé ici dans les temps préglaciaires [...] Les grandes quantités de sable et d'argile qui supportent l'argile à blocs prouvent qu'il

y a eu une longue période de faible drainage dans cette partie de la vallée de la Chaudière, avant le commencement de l'âge glaciaire »⁵ . . . Les glaciers n'ont fait que combler partiellement cette dépression.

B.-R. MacKay a repris, en 1923, la théorie de Chalmers. Pour lui, de même, aucune action glaciaire ne s'est exercée en profondeur. Mais il construit une hypothèse beaucoup plus audacieuse, à savoir que la crête rocheuse recoupée aujourd'hui par les rapides du Diable était autrefois la ligne de partage des eaux, que le haut de la Chaudière et ses affluents coulaient vers le sud, en direction du lac Mégantic, puis, « par la voie de l'un des nombreux passages peu élevés qui se présentent sur la limite internationale au sud et au sud-est de ce lac et qui mènent de là dans la rivière Kennebec, laquelle se jette dans l'océan Atlantique »⁶. Vers la fin de l'ère tertiaire, un grand soulèvement se serait produit, dans la région de la frontière actuelle, basculant vers le nord cette partie de la plate-forme appalachienne et emprisonnant les eaux, pour former « un grand lac dans la vallée de la Chaudière, lac qui s'éleva à un niveau que détermina l'élévation du col aux rapides du Diable. Le surplus des eaux ainsi drainées s'échappa par ce col jusque dans le système fluvial dirigé au nord et c'est là que commença le creusage du chenal »⁷.

Raoul Blanchard arrive, en 1947, avec sa théorie bouleversante de l'action glaciaire. Il commence par railler l'opinion de MacKay, qui doit imaginer une véritable danse tectonique et tout un roman pour lui faire suite. Pour lui, c'est bien plus simple⁸ : « Ces rapides sont creusés à travers un verrou en partie masqué de roches dures, des tufs acides très résistants, que le glacier a mises en valeur en excavant profondément dans les roches tendres en amont et en aval ! »

Ce sont les trois théories. Voit-on maintenant l'audace d'un profane qui ose trancher un litige de grands savants ? Qu'on nous permette au moins de choisir entre les trois, sans garantir qu'aucune soit la vraie ! Ne faut-il pas reconnaître un peu l'existence des mystères dans la nature ?

L'opinion de MacKay semble bien audacieuse. Elle n'explique pas la forme évoluée de la vallée immédiatement au-dessus

et au-dessous des rapides du Diable, forme révélée non seulement par son aspect superficiel, mais également en profondeur, par les nombreux puits de mines qui ont été creusés en amont et en aval.

Quant à M. Blanchard, malgré tout le respect qu'il mérite, nous croyons qu'il a un peu tort de se moquer ici de ses prédécesseurs : car, à notre avis, il tombe lui-même victime de sa pétulance et de son culte d'hyperdulie pour les glaciers. Tout d'abord, s'il fallait voir dans les rapides du Diable un verrou glaciaire, il resterait surprenant que la vallée n'ait aucunement reçu, aux approches de ce lieu, la forme en auge, si caractéristique des vallées à creusement glaciaire. Mais il y a plus que cela ; et nous posons hardiment la question : S'il est vrai que la vaste dépression ou contrepente en amont des rapides est un ombilic glaciaire, comment se fait-il que des sédiments antérieurs soient restés intacts dans le fond ? Si puissant que soit un glacier, il ne peut pas creuser dans la roche de fond sans prendre contact avec elle.

Il reste donc la théorie de Chalmers à nous paraître la plus vraisemblable, malgré son âge. Les vieux n'ont pas toujours tort ! Les rapides du Diable seraient une crête de roche dure mise en évidence par un des nombreux mouvements orogéniques qui ont ébranlé la région des cantons de l'Est. MacKay, après avoir signalé l'abondance des failles, ajoute : « Le long de plusieurs de ces failles, le déplacement des couches est peu de chose ; mais, dans d'autres, elles (sic) se mesurent par centaines de pieds »⁹.

Une autre réponse plus adéquate sera peut-être apportée un jour par la science. On pourra constater, par exemple, que les dépôts reconnus comme préglaciaires ne sont en réalité que des dépôts *interglaciaires*. Ou bien l'on finira par identifier un ancien lit de rivière rempli par des déchets glaciaires, aux abords des rapides du Diable. Les données du problème seraient alors considérablement modifiées.

* * *

Après le retrait des glaciers, ce fut l'invasion de la Mer Champlain, les eaux de fusion de la glace et celles des cours

d'eau emprisonnées dans la vaste dépression imprimée sur la croûte terrestre par le poids du glacier et formant pour quelque temps un bras de mer continental en communication avec l'océan. On a découvert encore, il n'y a pas si longtemps, un squelette de baleine à Daveluyville. Ce n'était pas le premier ; et d'autres fossiles marins ont été répérés, sur les flancs du Mont-Royal, jusqu'à 560 pieds de hauteur ¹⁰. Les géologues établissent maintenant à 650 ou 660 pieds d'altitude actuelle au-dessus du fleuve, la limite d'eau maximale de la mer Champlain.

À ce compte-là, la mer n'a pas seulement recouvert toute la plate-forme de Québec, même dans sa partie la plus élevée, que traverse la rivière Chaudière, mais elle a dû former, dans la vallée de cette rivière, un bras allongé, sorte d'estuaire remontant jusqu'aux abords des grands rapides, à quelques milles en amont de Saint-Georges. L'absence de fossiles marins dans les sédiments argileux examinés le long de la vallée n'a pas encore permis de l'établir de façon certaine. Mais un autre indice permet de conclure que la vallée de la Chaudière a été longtemps noyée sous une nappe d'eau tranquille, que ce fût un grand lac ou un bras de mer, c'est la présence d'anciens deltas sablonneux, d'un niveau concordant, à l'embouchure de la plupart des rivières tributaires, tant en aval qu'en amont des rapides du Diable ¹¹.

La mer Champlain, à son tour, a retraité : ou plutôt la surface terrestre s'est relevée vers son ancien niveau, partiellement et par étapes, et les rivières noyées ou obstruées ont repris leur vie d'autrefois, en rentrant tranquillement dans leurs lits, du moins les rivières principales, et la Chaudière est de celles-là. Mais, durant cette descente, le travail conjugué de la rivière et de ses tributaires a opéré un grand remaniement dans les dépôts meubles de la mer et un peu aussi dans ceux du glacier. Ils sont venus s'accumuler dans le fond de la vallée et la section des eaux mortes a vu se constituer une plaine alluviale, qu'on appelle aujourd'hui les « fonds », et qui se compose de gravier, de sable fin ou de vase, selon le caprice des courants, au moment de la formation. La rivière recouvrait alors tous ces bas-fonds.

Puis la mer Champlain a enfin quitté complètement la plate-forme de Québec, le Saint-Laurent est rentré dans son lit et la Chaudière, avec un débit fort amoindri, a recommencé à creuser la gorge de Charny (Planche 2). Une reprise d'érosion s'est opérée dans la rivière, par suite du changement du niveau de base.

Alors se sont formées toutes les îles basses d'alluvion dont nous avons parlé. Il y en eut certainement beaucoup plus au début ; plusieurs se sont rattachées à la terre ferme, par la disparition de certains bras de la rivière. Elles sont restées visibles sous forme de mamelons plus élevés que le sol environnant. Ainsi la langue de terre qui supporte le centre du village de Sainte-Marie a bien des chances d'avoir été jadis une île considérable. Quant aux îles et îlots qui n'ont pas été soudés encore à la terre ferme, ils sont tous plus ou moins victimes chaque année des grandes crues et de l'attaque des glaces, lors de la débâcle. Quelques îles sont déjà disparues de cette façon, de mémoire d'homme ; d'autres sont devenues inutilisables pour la culture et le sort paraît devoir être le même pour toutes.

Le lit de la rivière rajeunie s'est de nouveau partiellement comblé, dans la section des eaux mortes : déchets des îles démolies, déchets apportés par les rivières tributaires à chaque coup d'eau. On recourt maintenant au déblayage artificiel, très peu efficace, d'ailleurs, en plus des autres moyens de prévention, pour atténuer tant soit peu les méfaits des inondations. Car la Chaudière a un régime extrémiste ; pour les Beaucerons, c'est là son moindre défaut ! Elle a la nostalgie de son lit majeur, de la plaine alluviale où elle s'étalait jadis et dont elle a été expulsée. À l'instar du Nil, elle veut bien y déposer ses limons fertiles, mais elle manque de discernement pour le faire toujours avec mesure et à propos.

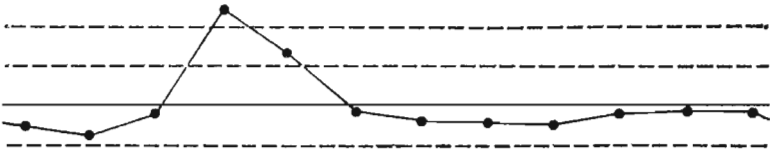
Régime et lit de la Chaudière

La géographie, nous l'avons vu, conférait déjà à la Chaudière une vocation comme voie de communication. Cette vocation était cependant conditionnée par son hydrographie. Une rivière

devient un chemin liquide dans la mesure où elle est navigable, tant en fonction de son régime que de la conformation de son lit d'écoulement. C'était vrai aussi pour les rivières du versant américain. Mais la Chaudière a, sur ces points, des caractéristiques propres.

Au point de vue de la précipitation et du quotient d'écoulement moyen, la vallée de la Chaudière n'a rien qui la distingue sensiblement des autres rivières environnantes¹². Et son débit, selon les données utilisées par Raoul Blanchard,¹³ accuse une moyenne de 106 mètres cubes par seconde, à Sainte-Marie de Beauce, plus qu'il n'en faudrait pour véhiculer de moyennes embarcations.

Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
0.420	0.263	0.800	3.310	2.165	0.965	0.490	0.473	0.465	0.806	0.973	0.895



Moyennes mensuelles de débit, en prenant la moyenne annuelle comme unité

Le mal, c'est que ce débit est sujet à de très fortes variations, le plus souvent saisonnières, mais quelquefois accidentelles, comme aux inondations de l'été 1917. On peut le voir par les chiffres d'observations qui nous sont connus. En litres par seconde, par kilomètre carré, on a constaté, à Saint-Lambert de Lévis, un minimum de 0.56 et un maximum de 304, en mai 1926¹⁴. À Saint-Joseph de Beauce, le 10 août et le 1er septembre 1915, l'échelle de jaugeage « indiquait onze pouces en dessous du zéro, pour un débit de 200 pieds-seconde. Or, le débit maximum, au printemps, varie entre 30 et 40,000 pieds-

seconde ; et la plus grande hauteur d'échelle notée à cette saison a été 21.3 pieds, le 3 avril 1918, pour un débit estimé à 42,500 pieds-seconde ». Mais le record a été atteint incontestablement, lors de la grande inondation du 31 juillet 1917 : avec la cote de 32 pieds, à l'échelle de jaugeage, « la rivière Chaudière a atteint un débit d'au moins 125,000 pieds-seconde, à Saint-Joseph »¹⁵. Voilà des chiffres pour le moins impressionnants.

Les variations saisonnières sont pareillement très marquées¹⁶. La rivière vient à son plus bas au milieu de l'hiver, en janvier-février, par la fixation de l'eau en neige et en glace. Elle atteint son sommet après la débâcle du printemps, souvent compliquée d'inondations. Le déboisement considérable des versants provoque un ruissellement plus violent ; et l'orientation sud-nord de la rivière avec l'inclinaison plus forte de sa section supérieure y font partir la glace plus vite, pour former des embâcles en aval, dans la section des eaux mortes. Par la construction (en 1967) d'un barrage régulateur, en haut de Saint-Georges (Planche 3), on a remédié partiellement à l'un et à l'autre inconvénients. À la fin de l'été, la rivière retombe généralement à la moitié de sa moyenne annuelle, à cause de l'évaporation et de la diminution des pluies. Enfin, il se produit une nouvelle crue sensible à l'automne, quand les pluies reprennent et que l'évaporation diminue. En conjuguant ces facteurs avec ceux qu'impose le lit de la rivière, on obtiendra son quotient de navigabilité.

Enlevons d'abord les cinq mois d'hiver — on sait pourquoi — et la période des grandes crues, où la force du courant et des remous comporte trop de risques. Les eaux très basses — trois mois d'été — sont pareillement défavorables sur plus de la moitié du parcours de la rivière, à cause des bancs d'alluvion ou des innombrables cailloux qui hérissent le fond. Il reste donc, comme période confortable aux embarcations, environ deux mois à la fin du printemps et deux mois à l'automne, la section des eaux mortes conservant le plus fort du crédit¹⁷.

Par contre, il est évident que les chutes et les plus gros rapides sont des obstacles majeurs à la navigation, même la plus légère, et en toutes circonstances : la chute située à la sortie même du lac Mégantic, où le barrage actuel a utilisé un

gradin naturel, le rapide des Trois-Bouillons, les Grandes Chutes, dans Saint-Martin, où il y a déjà eu un barrage, les rapides du Diable, d'autres rapides dans Saint-Lambert, enfin la chute par excellence, près de Charny. La seule solution pour les voyageurs était de faire portage, à peine de s'y perdre corps et biens.

Avantages géographiques

Mal favorisée, il est vrai, au point de vue de son régime, assez mal au point de vue de son canal d'écoulement, la rivière Chaudière jouit, en revanche, d'une situation et d'une orientation géographiques fort avantageuses. Elle l'emporte largement, sous ces aspects, sur sa voisine, la Saint-François, au cours plus imposant et au régime plus confortable. Comme voie de communication, parmi les tributaires du Saint-Laurent, la Chaudière n'a été dépassée, historiquement, que par le Richelieu et l'Outaouais (peut-être aussi le Saguenay).

Le facteur humain, sans doute, y a été pour beaucoup, depuis les appâts commerciaux et les entreprises d'apostolat qui mirent de bonne heure en relation les Français de Québec et la tribu amie des Abénaquis, jusqu'aux passions guerrières qui lancèrent par cette voie les forces militaires de la Nouvelle-France puis de la Nouvelle-Angleterre.

Mais la Chaudière avait d'abord l'avantage d'être une voie d'entrée et de sortie, près de Québec, capitale de la colonie française. Elle avait l'avantage d'être le chemin le plus direct, du nord au sud, vers d'autres endroits colonisés, l'Acadie de Pentagouët, le *no man's land* de Kennebec et même la communauté puritaine de Boston.

Qu'on prenne une carte topographique un peu détaillée et l'on verra que notre rivière, par ses ramifications, conduit facilement non pas à une seule rivière, mais à trois ou quatre rivières du versant opposé (Planche 1). La rivière Famine fait remonter jusqu'à moins d'un mille de l'importante rivière Saint-Jean. Si l'on prend la rivière du Loup, qu'on la remonte jusqu'à Armstrong, puis la rivière du Portage, avec le lac du même nom, on est à portée de la main d'une branche importante de la Penobscot. De cette dernière rivière, un portage aisé conduit

aussi au grand lac Moosehead, source principale de la Kennebec. Du côté du lac Mégantic, on remonte la rivière Arnold jusqu'à Saint-Augustin de Woburn et l'on est à peu de distance d'une chaîne de lacs, du côté américain, qui sont à la tête de la Dead River : ce fut la route d'invasion d'Arnold. La Dead River, à son tour, communique avec la Kennebec, soit directement, soit en coupant à travers les trois « Carry Ponds ». Enfin, il reste une communication possible entre la tête de la rivière Arnold et les lacs Kennebago, Parmachenee et autres, qui se déversent après de longs détours, dans la rivière Androscoggin. Voilà tout un choix de routes que la rivière Chaudière et cette rivière seule ouvrait aux voyageurs. Aucune de ces routes n'était agréable et facile. Mais elles étaient toutes praticables et toutes furent mises à contribution. Nous nous efforcerons dans la suite de le démontrer.

RÉFÉRENCES

- 1 Blanchard, *opus citatum*, page 205.
- 2 *Idem*, page 224.
- 3 MacKay, *opus citatum*, page 51.
- 4 Chalmers, *opus citatum*, pp. 61 à 130J.
- 5 *Idem*, pages 23J.
- 6 MacKay, *opus citatum*, pages 51 à 55.
- 7 *Ibidem*.
- 8 Blanchard, *opus citatum*, page 220.
- 9 MacKay, *opus citatum*, page 30.
- 10 Blanchard, page 40.
- 11 MacKay, page 64.
- 12 Maurice Pardé, « Hydrographie du Saint-Laurent et de ses affluents », dans la *Revue Canadienne de Géographie*, vol. II, nos 2, 3, 4, Montréal, 1948, pp. 35-83. Voir aussi les *Rapports* de la Commission des Eaux courantes de Québec, imprimés à Québec, annuellement, à partir de 1912, par ordre de la Législature.
- 13 *Le Centre du Canada français*, page 288.
- 14 Pardé, *opus citatum*, pp. 63 s.

- ¹⁵ O. Lefebvre, « Rapport sur les Inondations de la Rivière Chaudière » (extrait du *Rapport* annuel de la Commission des Eaux courantes de Québec pour l'année 1920), Québec, 1921. Cf. aussi Louis-Edmond Hamelin, « Observations concernant les crues de la Chaudière », dans les *Cahiers de Géographie de Québec*, 2ième année, no 4, avril-septembre 1958, pages 217-232.
- ¹⁶ Pardé, page 48.
- ¹⁷ Il fut même proposé, après l'inondation de 1912, de faire déclarer cette section navigable, pour que le gouvernement fédéral la prît à ses charges. Cf. *Premier Rapport de la Commission du Régime des Eaux courantes de Québec*, Québec, 1912, page 59.

CHAPITRE III

PREMIÈRES RECONNAISSANCES PAR DES EUROPÉENS

Champlain s'informe sur le cours des rivières — Route traditionnelle des Indiens — Abénaquis et Etchemins — Les premiers noms de la Chaudière — L'Etchemin s'empare du nom de sa voisine — Champlain répond à un appel des Abénaquis — Il envoie un de ses hommes en 1629 — Rapport de cet explorateur — La Plymouth Company sur la Kennebec — Le voyage du capitaine Young.

Le premier européen à prendre connaissance du passage formé par les rivières Chaudière, Penobscot et Kennebec semble bien avoir été Samuel de Champlain, explorateur émérite avant que d'être fondateur de Québec. Durant l'année 1603, sous les ordres de François de Pont-Gravé, il avait remonté le Saint-Laurent jusqu'au Sault Saint-Louis, avait pris connaissance des principales rivières qui s'y déversaient et du site avantageux de Québec.

L'année suivante, voyageant pour le compte de Pierre du Gua, sieur de Monts, il alla explorer du côté de l'Atlantique, depuis la baie Française (ou de Fundy) en descendant au sud-ouest ; et, n'ayant pu finir son exploration cette année-là, il la poussa, en 1605, jusqu'à un endroit qu'il nomma Mallebarre, aujourd'hui le cap Cod, près du 42ième degré de latitude ; puis, en 1606, avec Jean de Poutrincourt, il atteignit le port de Chatham, Mass., et probablement les îles Nantucket et Martha's Vineyard, plus au sud.

De ces explorations sur la côte de l'est, Champlain rapporta deux données importantes et bien propres à satisfaire sa curiosité. Tout d'abord, il reconnut la fausseté de la légende édiflée par les anciens voyageurs au sujet du fabuleux pays de No-

rembègue. Secondement, il apprit quelles étaient, d'après l'usage déjà consacré des sauvages, les communications par eau à l'intérieur des terres, surtout celles qui pouvaient relier l'océan avec Québec, le site de ses rêves. Dans l'estuaire de chaque rivière importante, il pénétrait aussi profondément que le permettait la navigation légère et ne s'en retournait qu'après avoir appris des sauvages tout ce qu'il était possible, sur le cours supérieur de cette rivière. Ces descriptions, cueillies de la bouche des indiens par le truchement plus ou moins fidèle des interprètes, il les a transposées de son mieux dans ses récits de voyage. Le vocabulaire indigène était bien déficient : par exemple, pour mesurer les distances, les indiens ne s'exprimaient que par tel nombre de pas ou tant de journées de canot. Malgré les imprécisions dues à toutes ces circonstances, on est étonné que les itinéraires notés par Champlain puissent se reconnaître assez bien maintenant sur une carte géographique.

Le 18 septembre 1604, après avoir remonté de quelque 25 lieues le cours de la Penobscot, qu'il dénomme rivière de Norembègue, Champlain rencontre Cabahis, un chef des Etchemins. « Et luy ayant demandé d'où venoit la rivière de Norembegue, il me dit qu'elle passé le sault dont j'ay faict cy dessus mention, et que faisant quelque chemin en icelle on entroit dans un lac par où ils vont à la rivière de S. Croix, d'où ils vont quelque peu par terre, puis entrent dans la rivière des Etchemins¹. Plus au lac² descent une autre rivière par où ils vont quelques jours, et après entrent en un autre lac, et passent par le milieu³ : puis estans au bout, ils font encore quelque chemin par terre, après entrent dans une autre petite rivière qui vient se décharger à une lieue de Quebec, qui est sur le grand fleuve S. Laurens »⁴. Cette dernière rivière peut difficilement s'identifier avec une autre que la Chaudière, quoi qu'en dise Laverdière, éditeur des *Oeuvres de Champlain*⁵, qui veut y voir la rivière Etchemin actuelle. Nous aurons l'occasion de reprendre cette discussion au cours même de ce chapitre.

En juillet 1605, Champlain était de nouveau à la découverte et pénétrait dans l'embouchure de la Kennebec jusqu'au fond de la baie de Merry-Meeting, formée par le confluent de la rivière Androscoggin. Ici encore, il recueille des informations.

« L'on va par cette rivière, écrit-il, au travers des terres jusques à Quebec quelque 50 lieues sans passer qu'un trajet de terre de deux lieues ; puis on entre dedans une autre petite rivière qui vient descendre dedans le grand fleuve S. Laurens » ⁶. Cette fois-ci, l'historien Laverdière est plus exact et désigne pour cette « petite rivière » la rivière Chaudière actuelle. Il était impossible de s'y méprendre : il n'y a pas lieu de chercher d'autre trajet, depuis la rivière Kennebec jusqu'à Québec, que celle de la Chaudière.

Voilà donc que, dès avant l'établissement des Français à Québec et des Anglais sur la côte de l'Atlantique, le passage Chaudière-Kennebec était déjà venu à la connaissance de Champlain. Il se le rappellera un peu plus tard. Entre temps, cette voie de communication restait à l'usage exclusif des sauvages. Et ce n'est pas une présomption de prétendre qu'ils devaient s'en servir depuis un temps immémorial. C'étaient des peuples migrants ou du moins voyageurs, comme le note Champlain, changeant de résidence avec les saisons de chasse et le déplacement du gibier. Par ailleurs, leur souci du moindre effort et leur traditionalisme devaient les tenir attachés aux mêmes voies de communication qu'ils connaissaient de génération en génération.

Mais, quelles étaient, aux premiers temps de la colonisation, les nations sauvages habitant dans ces immenses contrées, au sud du Saint-Laurent ? Joseph-Edmond Roy y va d'une allure assurée, lorsqu'il écrit : « Les Abénaquis se disaient suzerains du pays entre le Richelieu et la Chaudière, et ce qui se trouvait entre la Chaudière et la Gaspésie appartenait aux Etchemins » ⁷. Mais il ne s'agit pas tant du versant nord des Alléghanys, pratiquement inhabité par les indigènes, que du versant sud, soit partie de la Nouvelle-Angleterre et partie du Nouveau-Brunswick. De plus, que vaut au juste cette séparation étanche entre les Etchemins et les Abénaquis ?

C'est plutôt une question de mots. Aussi les auteurs ne s'expriment pas tous de la même façon. Un qui nous semble entre tous faire autorité est l'abbé Joseph-Anselme Maurault, qui, après avoir été vingt-cinq ans missionnaire des Abénaquis, au siècle dernier, a décrit leur histoire dans le détail ⁸. Il consi-

dère les Abénaquis comme une confédération d'au moins sept tribus différentes, parlant cependant toutes la même langue et ayant une parenté d'origine assez évidente, en même temps que des mœurs semblables. « Ils habitaient le Maine, écrit-il, et s'étendaient dans le New-Hampshire, le Nouveau-Brunswick et jusque sur les côtes de la Nouvelle-Écosse ».⁹ « Les P.P. Jésuites les considéraient ainsi [comme une seule nation], car on voit dans leurs relations qu'en 1660 la mission abénaquise s'étendait depuis la rivière Saint-Jean jusqu'au pays des Patsuikets, New-Hampshire »¹⁰. D'ailleurs, l'étymologie du mot *abénaquis* en fait un terme plutôt générique. On dit qu'il vient de deux mots, probablement montagnais : *Wabemo*, lumière ou orient, et *aski*, terre : « ceux de la terre de l'Orient », et ceci par rapport aux autres nations sauvages, qui furent les premières à les appeler ainsi, avant que les Abénaquis se fussent appliqué le nom à eux-mêmes. Les Français n'apprirent donc ce nom qu'après leur établissement sur le Saint-Laurent ; ils l'écrivirent d'abord : *abenaquios*. Champlain, dans ses *Oeuvres*, n'en parle qu'en 1629 et les *Relations des Jésuites* l'ignorent jusqu'en 1637.

Or, parmi les tribus qui composaient la nation abénaquise, toujours d'après l'abbé Maurault, se trouvaient les Etemankiaks (ceux de la terre de la peau pour les raquettes), qui résidaient sur les rivières Sainte-Croix et Saint-Jean. « Les Français appelèrent ces sauvages *Eteminquois*, et plus tard *Etchemins*. Ils ont toujours été connus depuis sous ce dernier nom »¹¹. Il y avait aussi, parmi ces tribus, les Nurhâtsuaks (ceux qui voyagent par eau) résidant sur la rivière Kennebec, et les Pentagoëts, résidant sur la rivière Penobscot. Ce sont ces deux tribus, amies de toujours, ce sont, en d'autres termes, les sauvages du Maine, qui devinrent, avec le temps, les seuls vrais Abénaquis. Et cette restriction s'est introduite dans l'usage vers la fin du 17^{ème} siècle, alors que ces sauvages, pourchassés par les Anglais, fréquentaient davantage les Français et émigraient même en masse vers Québec. Leurs derniers vestiges se retrouvent aujourd'hui à Bécancour et à Saint-François du Lac, dans la province de Québec, et à Old Town, dans le Maine, alors que les restes des Etchemins, confondus avec ceux des Malécites, sont dans des réserves au Nouveau-Brunswick.

La distinction entre Abénaquis et Etchemins était donc assez relative, du moins dans les débuts, et l'on pouvait facilement prendre le tout pour la partie. Mais l'inverse s'est aussi produit, dans le cas particulier de Champlain, et voici comment. Lorsqu'il avait exploré, en 1604 et 1605, le littoral du Nouveau-Brunswick et du Maine, il s'était servi du même interprète durant tout le parcours, parce que les sauvages parlaient tous la même langue, ce qui lui avait fait conclure qu'ils étaient une seule nation. Or, ces sauvages se désignaient eux-mêmes sous le nom d'Etchemins. « Des îles aux Margos, écrivait l'explorateur, nous fusmes à une rivière en la grande terre, qui s'appelle la rivière des Etechemins, nation de sauvages ainsi nommée en leur païs »...¹². Or, cette rivière n'est autre que la rivière Sainte-Croix actuelle¹³. Plus loin, il s'agit cette fois de la rivière Penobscot : « Il y a peu de sauvages en icelle rivière, qu'on appelle aussi Etechemins »¹⁴. Enfin, rendu à la rivière Kennebec, Champlain écrit : « Cette nation de sauvages de Quinibequy s'appelle Etechemins, aussi bien que ceux de Norembègue »¹⁵, i.e. ceux de la rivière Penobscot. Pour Champlain, les sauvages du Maine et d'une partie de l'Acadie étaient donc tous des Etchemins. La même constatation fut refaite, en 1611, par le Père Biard, S.J., premier missionnaire de ces peuples, qui les appelle des Eteminquois¹⁶. Nulle mention, jusqu'à présent, du nom d'Abénaquis.

Faut-il s'étonner que Champlain, arrivant à Québec avec les données de ses précédents voyages et se mettant en devoir d'attribuer des noms aux affluents du Saint-Laurent, ait pensé à nommer « rivière des Etchemins », la rivière Chaudière actuelle ? Il se rappelait que cette rivière, communiquant avec la Kennebec et la Penobscot, servait de route aux sauvages Etchemins pour aller à Québec. C'est la seule explication plausible aux entrées faites par Champlain à propos de cette rivière, dans ses cartes générales de la Nouvelle-France, celle de l'édition de 1613 et surtout celle de l'édition de 1632 (Planche 4), beaucoup plus à point que la première, parce que l'auteur, à cette date, connaissait encore mieux sa géographie. Il pouvait localiser avec précision sur une carte l'embouchure de tous les affluents du Saint-Laurent, dont quelques-uns même avaient été explorés en profondeur.

Or, que voit-on sur la carte de 1632 ? À la place de la rivière Etchemin actuelle, Champlain met la rivière *Jeannin*, du nom d'un de ses protecteurs à la cour de France ; à la place de la rivière Chaudière actuelle — aucune erreur possible, si l'on examine le dessin —, Champlain a écrit en légende : « Rivière des Etechemins, par où les Sauvages vont à Quinibequi . . . le sieur de Champlain, en 1628, fit faire cette découverte, et fut trouvé une nation de Sauvages à 7 journées de Québec qui cultivent la terre, appelée les Abenaquioit »¹⁷. Le dessin et la légende s'accordent ; on n'a qu'à fermer les yeux sur le nom donné par Champlain : étant le premier à le faire, il avait bien le droit d'imaginer les dénominations qui lui plaisaient. Ce n'est pas sa faute si d'autres après lui se sont avisés de prendre le nom de rivière *Etchemin* pour l'appliquer à une autre rivière précisément voisine de la Chaudière, en aval. D'ailleurs, si l'on examine davantage la carte de 1632, on constatera qu'une grande partie des noms donnés par Champlain sont disparus après lui.

Il nous semble que cette explication résout la difficulté d'interprétation à laquelle se sont butés l'abbé Laverdière, Joseph-Edmond Roy et peut-être d'autres. Ou bien l'on ignore les données bien claires de Champlain dans ses cartes, ou bien on lui fait injure en laissant entendre qu'il ne connaissait pas les abords mêmes de Québec, à une date aussi tardive que 1632. À en croire l'abbé Laverdière, commentant la légende de la carte de Champlain, celui-ci aurait complètement oublié de signaler la rivière Chaudière, qui n'était pourtant pas une quantité négligeable ; de plus, la rivière *Jeannin* de Champlain serait « probablement » la rivière Boyer actuelle ; un tour de force en interprétation des cartes !

Quant à J.-Edmond Roy, il aborde explicitement cet imbroglio toponymique, qui en est un vrai ; car, il survient un troisième nom, celui de la rivière *Bruyante*. L'historien de la seigneurie de Lauzon en vient à la même conclusion que l'abbé Laverdière pour la « rivière des Etechemins » de Champlain ; mais en basant sa preuve sur une carte fragmentaire des environs de Québec, dans l'édition de 1613¹⁸, plutôt que sur la grande carte d'ensemble de 1632, beaucoup plus importante et plus

digne de confiance, à notre avis. De plus, il part de ce postulat rudimentaire, que la rivière Etchemin d'aujourd'hui doit s'appeler ainsi « parce que les Etchemins suivaient cette rivière pour venir à Québec »¹⁹. D'aucuns ont pu y passer, certes, mais exceptionnellement ; et ce fut peut-être assez pour que le nom donné par Champlain à la rivière Chaudière, supplanté dès 1638 par son nom actuel, retombât après quelque temps en héritage à sa voisine de droite. Il suffit de si peu de chose pour provoquer une dénomination nouvelle en géographie. Pourquoi, par exemple, a-t-on appelé *Abénaquis* un petit affluent de cette même rivière Etchemin ? Ce n'est sûrement pas parce que les Abénaquis l'ont fréquenté : il n'est aucunement navigable et ce n'était pas du tout leur chemin. En tout cas, c'est un fait, le nom de rivière Etchemin fut substitué à celui de rivière Jeannin, et cela d'assez bonne heure, au moins avant la fin du 17^{ème} siècle.

Une chose qu'il faut admettre, c'est que des sauvages sont venus plus d'une fois camper et même hiverner sur les bords de l'Etchemin, non loin de son embouchure. Mais de là à conclure que même les Etchemins proprement dits, ceux du Nouveau-Brunswick, aient réellement fréquenté la rivière qui porte maintenant leur nom, c'est une déduction sans grande solidité intrinsèque ni extrinsèque.

Les Indiens adoptaient toujours pour leurs voyages des routes traditionnelles, reconnues par l'expérience comme les plus faciles ; la loi du moindre effort a toujours été favorite chez l'homme et les indiens étaient fort routiniers. Or, si la rivière Chaudière, dès les temps primitifs, était comptée comme une voie peu propice à la navigation et qu'on adoptait faute de mieux, ainsi qu'il est signalé fréquemment, la rivière Etchemin, en comparaison, devait être considérée comme tout-à-fait impraticable ; sur la plus grande partie de son cours, elle ne peut accommoder même les embarcations les plus légères. De plus, la communication qu'elle aurait donnée ne pouvait se faire, et combien difficilement encore, qu'avec les eaux supérieures de la rivière Saint-Jean. Or, cette dernière rivière offrait, un peu plus bas, de bien meilleurs portages pour rejoindre le Saint-Laurent, et c'est par là que les sauvages et les aventuriers

circulaient, comme en témoignent certains récits de voyages et même les cartes : entre autres celle de Denonville, en 1685, intitulée : « Plan du chemin pour aller de Québec en Acadie »²⁰, et surtout celle de Bellin (Planche 5), dans l'édition de Charlevoix²¹, où les portages sont indiqués clairement.

Des auteurs modernes se prévalent bien d'une tradition en faveur de la théorie présentement discutée et ils s'appuient sur le témoignage de Joseph Bouchette, dans son Dictionnaire topographique²². Mais, outre que Bouchette est parfois visiblement partial et souvent sujet à caution, son témoignage est encore bien récent et bien isolé pour garantir une tradition, si celle-ci n'est pas autrement supportée par des documents.

Or, en commençant par les cartes anciennes, de toutes celles que nous avons pu consulter, depuis Champlain exclusivement jusqu'au milieu du 18^{ième} siècle, celle-là seule de Franquelin, faite en 1686, après le voyage de l'intendant De-meules en Acadie, s'arrête à mentionner la rivière *Etchemin*, encore que bien petite et bien imprécise, à côté de la rivière du *Sault de la Chaudière*, bien plus considérable ; et c'est cette dernière que le dessinateur met en communication intime avec les sources des rivières Kennebec, Penobscot et même Saint-Jean. Toutes les autres cartes, celles de Lescarbot, DuCreux, LeClerq, Villeneuve (1685 et 1688), Hennepin, Lahontan, Charlevoix, ne mentionnent pas le nom de la rivière Etchemin, et parfois il n'y a même pas un embryon de tracé qui puisse y correspondre. Ce n'est certes pas l'indice d'une rivière tant soit peu connue et fréquentée. Par contre, toutes ces mêmes cartes s'accordent à marquer près de Québec une rivière importante, et c'est la rivière du Sault de la Chaudière. Inévitablement, on la fait remonter jusqu'à proximité de la rivière Quinibeki (suivant l'épellation courante des anciens) ; LeClerq et Charlevoix vont même jusqu'à les mettre en communication ininterrompue. Villeneuve, en 1685, décrit ainsi la Chaudière²³ : « Rivière allant aux Anglais ». Lahontan y indique une quantité de saults ou rapides, semés au hasard de sa fantaisie.

Si, à défaut de cartes, on pouvait au moins citer quelque récit de voyage, quelque mention explicite dans les documents, au sujet de la circulation des indiens par la rivière Etchemin

actuelle. Nous n'en connaissons pas. Et pourtant ç'aurait été un fait notoire. On signalera peut-être le troisième voyage du Père Druilletes aux Abénaquis, en 1651-52, alors qu'il adopta une autre voie que la route traditionnelle de la Chaudière. Mais on n'est pas sûr, non plus, qu'il ait pris cette fois-là la rivière Etchemin ; et, l'eût-il prise, le sauvage etchemin qui lui servait de guide occasionnel n'aurait pas fait preuve d'une grande familiarité avec ce trajet, puisqu'il s'égara lui-même et mena le missionnaire bien loin du but de son voyage.

En somme, le nom de la rivière Etchemin actuelle, malgré l'interprétation courante, ne nous paraît guère justifié par l'histoire. Nous nous sommes attardé à cette discussion de nomenclature, non pas de parti pris, ni pour déprécier la rivière Etchemin et diminuer l'intérêt qu'elle peut comporter, mais pour restituer et assurer désormais à la rivière Chaudière la place qui lui revient dans l'histoire, l'honneur d'avoir été reconnue par Champlain lui-même, aussi bien que la Kennebec et la Penobscot, comme une voie de communication importante, et d'avoir reçu de lui son premier nom, peu importe que ce soit celui de « Rivière des Etechemins » et peut-être ensuite celui de « Rivière Bruyante ». Du reste, comme nous verrons plus loin, Champlain fit plus encore, et tout ce que nous venons de dire se trouvera davantage confirmé²⁴.

* * *

L'activité et l'envergure de vues de Samuel de Champlain, si on les considère tant soit peu, sont quelque chose de prodigieux. Il est vrai que les récits qu'il a faits de ses voyages nous permettent d'apprécier l'homme plus avantageusement. Mais le fait d'avoir ainsi rédigé, arrangé et publié des mémoires détaillés n'est qu'une note de plus en sa faveur.

Ce qui frappe particulièrement chez lui, c'est la fréquence et l'importance des contacts qu'il a eus avec les sauvages, contacts le plus souvent provoqués par lui-même et effectués jusqu'à de très grandes distances de son centre d'action : au Lac Champlain, en 1609, au Sault-Saint-Louis, en 1611, aux Grands Lacs, en 1615.

Or, le printemps de 1629, après un hivernement extrêmement pénible, trouvait la colonie de Québec exténuée et réduite à merci devant les pirates anglais qui, depuis l'année précédente, interceptaient dans le golfe les convois de la Compagnie des Cent-Associés. Champlain s'était résolu à tenir le coup, en dispersant ses hommes chez les sauvages alliés, pour n'avoir pas à les nourrir, en même temps qu'il tentait d'obtenir d'eux quelques ravitaillements.

Les Hurons de l'ouest ayant déjà collaboré à ce programme, le chef français songea à obtenir la même chose des Abénaquis du sud. Ils étaient plus rapprochés, mais moins connus, moins accrédités à Québec. Jusque là, nulle mention explicite de Champlain à leur sujet. Ce qui donna occasion à l'ouverture des négociations fut une démarche des Abénaquis eux-mêmes, par un porte-parole montagnais, déjà en relation avec les Français. « Ce sauvage Erouachy nous dit qu'il avoit passé quelque mois parmy une nation de Sauvages qui sont comme au midy de nostre habitation environ de 7. à 8. journées, appellés Obenauquiouoit, qui cultivent les terres, lesquels desiroient faire une étroite amitié avec nous, nous priant de les secourir contre les Irocois, perverse et meschante nation entre toutes celles qui estoient dans ce païs »²⁵ . . . Et Champlain poursuit, en racontant comment il acquiesça à la demande du délégué, promettant du secours aussitôt qu'il le pourrait, mais avec l'arrière-pensée de profiter d'abord lui-même de cette alliance qui s'offrait à lui de façon inattendue. Il pourrait, en effet, alléger sa position critique en obtenant des grains des Abénaquis et en plaçant de ses hommes chez eux au prochain hivernement. Mais, comme il fallait préalablement explorer la route, vérifier la distance et tous les dires du délégué, Champlain décida d'envoyer incontinent son propre émissaire, avec des présents d'usage, sous le prétexte de ratifier l'alliance proposée.

Il pensa d'abord à son « beau frère Boulay »²⁶ pour cette mission de confiance exigeant de l'endurance, de la diplomatie et de l'esprit d'observation. Mais Boulay, à qui l'aventure souriait, était trop nécessaire à Québec, dans la conjoncture de la menace anglaise. Champlain porta donc son choix sur un autre.

Voilà cet homme en chemin, le 16 mai 1629²⁷. Nous ne savons pas son nom ; nous ne savons pas le nombre de ses compagnons indiens. Mais nous pouvons bien assurer, avec les précisions ajoutées à son retour, qu'il est parti par la rivière Chaudière. Au mois de mai, l'eau moyennement haute se prêtait à une navigation plus facile. Erouachy lui-même était arrivé à Québec le 19 avril.

Et voici maintenant la mention du retour de cet émissaire. Le français de Champlain n'est peut-être pas commode, de notre temps, mais il est assez intelligible pour être cité de nouveau textuellement²⁸ :

Le 15. de juillet arriva l'homme que j'avois envoyay a la decouverte des Sauvages appelé Abenaquioit, qui me fit rapport de tout son voyage suivant le mémoire que je luy avois donné, le nombre des saults qu'il falloit passer premier que d'y arriver, la difficulté des chemins qui se rencontroient en ce traject de terre, jusqu'à la coste desdits Etechemins, les peuples & nations qui sont en ces contrées, leurs façons de vivres, nous asseurant que tous ces peuples vouloient lier une estroite amitié avec nous, & prendre de nos hommes avec eux pour les nourrir durant l'hyver, attendant que nous eussions secours de nos vaisseaux : qu'en peu de jours il devoit venir un chef de ces peuples avec quelques Canaux pour confirmer leur amitié, & mesme nous ayder de leurs bleds d'Inde, estant peuples qui ont de grands villages, & à la campagne des maisons, ayant nombre de terres defrichées, où ils sement force bleds d'Inde qui recueillent suffisamment pour leur nourriture, & ayder leurs voisins, quand il manque quelque année qui n'est pas si bonne que d'autre. Il y a de belles campagnes & fort peu de bois où ils habitent, la pesche du poisson y est abondante de Bars, Saumons, Esturgeons & autres poissons en grande quantité : comme aussi y est très bonne la chasse des animaux & du gibier, de sorte que quand les eauës sont un peu grandes l'on y peut aller en six jours avec diligence : il y a une rivière²⁹ qui va tomber en ceste coste des Etechemins, en laquelle j'ay esté autrefois du temps du sieur du Mont comme j'allois decouvrir les ports, havres & rivières. Ce voyage & decouverte me donna un grand contentement pour l'espérance du fruit qu'un jour nous en pourrions retirer durant nostre nécessité, où ces peuples nous pouvoient bien servir. Ce qui est de remarquable, c'est un lieu où l'on ne craint point d'ennemis sur le chemin, qui vous puisse empescher d'aller & venir librement.

Ce long paragraphe appelle quelques commentaires. L'anthropologie y a son large compte ; mais les ressources agricoles ou naturelles, le genre de vie des sauvages nous intéressent moins. L'identification et l'habitat de la peuplade abénaquise sont plus dans notre sujet. On voit que, pour Champlain, les Etchemins sont demeurés comme une grande famille raciale dont les Abénaquis deviennent une branche plus particulière, celle qui demeure le plus près de Québec, à un trajet de six jours, « quand les eaux sont un peu grandes ». Si les sauvages pouvaient faire facilement 30 ou 40 milles par jour, dans des conditions favorables, on peut donc estimer à 200 ou 250 milles la distance à parcourir. Cela nous conduit aux environs des fourches de la Kennebec, où il semble y avoir eu jadis des défrichements indigènes, et même plus bas, vers le village plus récent de Norridgewock, Maine. On sait que c'était l'habitat principal des Abénaquis proprement dits ; et, comme le pays traversé par la Chaudière et la haute Kennebec était leur territoire de chasse incontesté, sans habitants sur le parcours, c'était un chemin à l'abri des surprises.

Il restait les obstacles naturels, les « sauts » i.e. les chutes ou rapides, et la « difficulté des chemins qui se rencontroient en ce trajet de terre » ; l'on convient volontiers que Champlain pouvait croire là-dessus à la parole de son envoyé. Au fait, si le chemin était à l'abri des incursions ennemies — et l'on songe ici aux Iroquois — c'était bien un peu parce qu'il n'était guère passable.

Il était passable tout de même et il ne devait pas tarder à devenir un chemin tout à fait *passant* ; tant l'énergie humaine peut venir à bout des obstacles physiques, quand la nécessité ou l'intérêt l'y poussent. L'envoyé de Champlain était bien, croyons-nous, le premier blanc à parcourir la Chaudière dans les deux sens ; mais il ne devait pas être le dernier. L'honneur de cette découverte a été longtemps attribué au Père Druillettes ; pourtant, nous pensons bien qu'il faut écarter cette théorie, en y regardant de plus près. Du reste, avant le célèbre jésuite, un autre voyageur moins connu semble avoir parcouru en entier le trajet Kennebec-Chaudière, et il nous faut le mentionner à l'instant.

L'année même où Champlain avait exploré l'embouchure de la Kennebec, les Anglais y étaient venus également. Parti de Radcliffe, Angleterre, en mars 1605, le capitaine George Weymouth avait atteint la côte du « Mayne », pénétré dans la rivière « Sachadehoc » (Kennebec) et l'avait remontée en barque sur une distance de 60 milles. N'ayant trouvé aucune trace de passage d'autres européens, il avait planté une croix, avec les armes de son Roi et était rentré à Darmouth, le 18 juillet de la même année. En 1606, la Plymouth Company était constituée et, en juin de l'année suivante, un fort groupe de colons, sous la direction de George Popham, partait pour venir établir un poste retranché sur une île à l'embouchure de la Kennebec. L'un des pionniers, le capitaine Gilbert, fit, à l'automne, une exploration de la rivière, avec 19 personnes dans une barque ; il campa sur l'île aux Cignes (Swan Island) et remonta, guidé par des sauvages, jusqu'à un rapide qui s'avérait infranchissable à leur embarcation ; ils avaient atteint sans doute le site actuel d'Augusta. Découragée par la mort de son chef et de plusieurs hommes, au cours d'un hivernement malheureux, la jeune colonie se rembarqua pour l'Angleterre, au printemps de 1608, sur le navire même qui venait lui porter secours³⁰.

Mais cet échec n'empêcha point les contacts de se renouveler chaque année, des Anglais venant sur la côte pour pêcher et faire la traite avec les sauvages. En avril 1614, le capitaine John Smith, arrivant sur la côte du Maine, pénétra 40 à 50 milles dans la rivière Sagadahock (Merrymeeting Bay) et reconnut les rivières Kennebec et Aumuckcawgen (Androscoggin) qui s'y réunissent. Mais un navire était déjà là, propriété de « Sir Francis Pophames », un habitué des lieux, « having many yeares used onely that porte . . . »³¹. Cet homme était sans doute un parent et héritier de George Popham, venu en 1607.

Peut-être y eut-il, après cette date, une suspension de la traite, par suite de rapports plus tendus avec les indigènes. Ce serait l'explication aux dires d'un historien digne de foi par ailleurs³² :

The first trading adventure up the Kennebec of which we have an account was by the colonists of New Plymouth, in 1625. Becoming acquainted in their excursions along the coast with

the advantage of trade with the natives, in the fall of that year they ascended the Kennebec in a shallop loaded with corn under the command of Edward Winslow. In exchange for their corn, they obtained « 700 pounds of beaver, besides other furs ».

Après ces débuts sporadiques, qui contrastent avec la stabilité des entreprises françaises, plus au nord, une première concession de terre fut enfin accordée officiellement le 13 (23) janvier 1629, par la Plymouth Company à William Bradford et quelques associés, sur la rivière Kennebec, 15 milles de profondeur de chaque côté et environ 16 milles de front, depuis la petite rivière Cobbisecontee en remontant jusqu'à Negumkike Falls. Et l'on prétend que les associés bâtirent, dès la même année, à Cushnoc (Augusta), un poste de traite qui subsista une dizaine d'années³³.

Tout cela pour en venir à l'aventure d'un explorateur anglais, qui, parti du Kennebec inférieur et marchant sur les données acquises là par ses compatriotes, s'enfonça dans la direction du nord, tout aussi bravement que l'homme de Champlain l'avait fait en direction opposée, avec des Abénaquis. Nous savons qu'il s'appelait le capitaine Young. Les deux mentions que nous avons de son voyage ne concordent pas en tous points, mais elles ont trait indubitablement au même événement. Nous donnons d'abord la version anglaise, reproduction d'un manuscrit du British Museum³⁴ :

« A Briefe Discription of New England and of the Severall Towns therein, together with the Present Government thereof », written about the year 1660 by Samuel Maverick, one of the first white men who ever settled on these shores...

Sagadahocke — Three leagues distant from Damarells Cove is Sagadahocke at the mouth of Kennebeth River... This is a great and spreading River and runs very near into Canada. One Captain Young and 3 men with him in the Yeare 1636 went up the River upon discovery and only by carrying their Canoes some few times, and not far by land came into Canada River very neare Kebeck Fort where by the French Capt. Young was taken, and carried for France but his Company returned safe...

Suivant cette version, l'anglais serait venu avec trois hommes et son voyage aurait eu lieu en 1636. Suivant la version française de l'événement prise dans les *Relations des Jésuites*, il

n'avait qu'un compagnon et il était guidé par des Abénaquis ; la divergence est très secondaire. Mais la date n'est plus la même : on donne, cette fois, l'année 1640, avec le quantième de l'arrivée à Québec, le 24 juin. De toute évidence, c'est cette date qu'il faut adopter. Car, les *Relations*, publiées alors chaque année, d'après les données précises d'un journal tenu par le Supérieur des Jésuites à Québec, ont toutes les chances d'exactitude en leur faveur et au détriment des affirmations faites de mémoire par un colon anglais, longtemps après le fait. Mais voici plutôt le texte des *Relations*, avec les autres détails qu'il apporte ³⁵ :

Le vingt-quatriesme jour de juin est arrivé un Anglois avec un sien serviteur, conduits dans des canots par vingt Sauvages, Abnaquiois. Il est party du lac ou fleuve Quinibeki en Lacadie, où les Anglois ont une habitation, pour venir chercher quelque passage par ces contrées vers la mer du Nord. Monsieur le Gouverneur en ayant ouy nouvelle, ne luy permit pas de venir à Kebec, il l'envoya garder par quelques soldats, luy enjoignant de presser son retour ; il s'en mit en devoir, mais quelques uns des principaux Sauvages qui l'avoient amenez estans tombez malades, et les rivieres ou ruisseaux par où il avoit passé estans asseichées, il se vint jetter entre les mains des François, pour eviter la mort qu'il ne pouvoit quasi pas eviter au retour, tant ces chemins sont horribles et épouvantables. Monsieur de Montmagny le fit conduire à Tadoussac, pour aller rechercher l'Angleterre par la France.

Il n'y avait pas alors hostilité déclarée entre Nouvelle-Angleterre et Nouvelle-France ; mais il n'y avait pas d'amitié non plus. Que venait faire cet étranger, sans lettres de créances ? N'était-ce pas un espion ? Montmagny se tint sur ses gardes, avec raison. Les sauvages se disant malades, les rivières subitement desséchées, c'étaient des excuses sujettes à caution. Et quel objectif ce voyageur se donnait-il ? Le Supérieur des Jésuites en parle, avec un brin de scepticisme ³⁶ :

... ce bon homme nous recontoit des merveilles de la nouvelle Mexique : J'ay appris, disoit-il, qu'on peut naviguer en ce pays là par les mers qui luy sont au Nord ; il y a deux ans que j'ay rodé toute la coste du Sud, depuis la Virginie jusque à Quinebiqui, pour chercher si je ne trouverois point quelque grande riviere ou quelque grand lac qui me conduisist à des peuples qui eussent cognoissance de cette mer qui est au Nord du Mexi-

que, n'en ayant point trouvé je suis venu en ces pays cy, pour entrer dans le Saguené, et pour penetrer si je pouvois avec les Sauvages du pays jusques à la mer du Nord. Ce pauvre homme eust perdu cinquante vies, s'il en eust eu autant, devant que d'arriver à cette mer du Nord, par le chemin qu'il se figuroit, et quand il auroit trouvé cette mer, il n'auroit rien decouvert de nouveau, ny rencontré aucune ouverture au nouveau Mexique ; il ne faut pas estre grand Geographe pour reconnoistre cette vérité.

Ainsi finit l'odyssée de ce capitaine Young, dont on n'entend plus parler, après l'interruption de son rêve de découverte. Elle n'eut pas plus de suite que celle de l'envoyé de Champlain. Mais l'une et l'autre constituent un intéressant parallèle et sont comme un lever de rideau sur l'histoire des communications Chaudière-Kennebec. Le nom même de la rivière Chaudière n'est pas encore spécifié dans les maigres sources originales qui nous sont parvenues. Mais, comme nous l'avons fait remarquer, toute présomption à propos des voyages aux Abénaquis est en faveur de cette rivière. La suite de l'histoire est garante du passé.

RÉFÉRENCES

- ¹ Ce premier trajet n'est pas très précis ; mais nous voyons par le contexte qu'il appelle rivière des Etchemins la rivière Sainte-Croix actuelle.
- ² De plus, à ce même lac . . . , i.e. le lac Chesumkook, à ce qu'il semble.
- ³ Probablement le lac Moosehead.
- ⁴ *Oeuvres de Champlain*, Tome III, page 38, édition Laverdière, Québec, 1870, reproduisant l'édition originale de 1613.
- ⁵ *Ibidem*, note 2. Cependant nous constatons que, dans l'édition de la Champlain Society (*Samuel de Champlain Works*, vol. I, p. 298, note 2), Biggar écrit ce qui suit, sans donner de référence : « From the head of the Penobscot, which passes through the large Chesunkook Lake, there was a portage to the head of the Chaudière river » . . . En effet, la rivière du Loup, branche est de la Chaudière, va prendre sa source au nord du lac Moosehead, sur les frontières. Des cartes anciennes, par exemple celle de 1715, par le Père Pierre-Joseph Aubéry, missionnaire des Abénaquis, confirment cette théorie.
- ⁶ *Ibidem*, page 49.
- ⁷ *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. I, page 2.
- ⁸ *Histoire des Abénakis depuis 1605 jusqu'à nos jours*, Sorel, 1866.
- ⁹ *Ibidem*, page 4.

- ¹⁰ et ¹¹ *Ibidem*, page 6.
- ¹² *Oeuvres de Champlain*, édition Laverdière, vol. III, page 24.
- ¹³ *Ibidem*, cartes vis-à-vis les pages 26 et 274.
- ¹⁴ *Ibidem*, page 35.
- ¹⁵ *Ibidem*, page 38.
- ¹⁶ *Relations des Jésuites*, année 1611, chapitre VI.
- ¹⁷ *Oeuvres de Champlain*, éd. Laverdière, vol. VI, à la fin.
- ¹⁸ *Ibidem*, vol. III, face à la page 296.
- ¹⁹ *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. I, page 5 ; aussi dans l'Introduction, page XXIII, note 1.
- ²⁰ Service hydrographique de la Marine, portefeuille 132, division 2, pièce 1, à la Bibliothèque Nationale de Paris ; photographie aux Archives d'Ottawa.
- ²¹ *Histoire de la Nouvelle-France*, Paris, 1744, tome II, page 237.
- ²² *Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, Londres, 1832.
- ²³ « Carte des Environs de Québec en la Nouvelle-France, mesuré sur le lieu très exactement en 1685 et 86 par le Sr Villeneuve, ingénieur du Roy » ; copie aux Archives du Séminaire de Québec. Une carte de 1715, attribuée au Père Aubéry, donne encore le nom de rivière Etchemin à la Chaudière. Une carte anglaise de 1776 : « An accurate Map of the present Seat of War between Great Britain and her Colonies in North America ». ose encore appliquer le vieux nom d'Etchemin ; mais il n'est plus possible de s'y méprendre sur les mots, puisque, sur cette même rivière, est indiqué l'établissement nommé « Sartigan », c'est-à-dire la Nouvelle-Beauce, colonie fondée en 1737 sur la Chaudière. Ignorance, incohérence, inconséquence des auteurs ; cela se comprend...
- ²⁴ Le blason populaire détermine souvent et modifie parfois la toponymie. Ainsi, la Chaudière, appelée d'abord rivière Etchemin par Champlain, se nommait Rivière Bruyante dès 1636 (concession de la seigneurie de Lauzon). Assez étrangement, ce nom est ressuscité plus de deux siècles après, le 25 nov. 1859, dans un acte d'obligation par Hans Denaston Breakey, de Saint-Jean-Chrysostome, en faveur de James Ross et de William Withall, de Québec (minute de Ed. Glackmeyer). Mais, entre temps, la rivière s'appelait Mechatigan ou Satikan, avant le milieu du 18^{ième} siècle ; ce nom sauvage signifiait rivière ombreuse. Enfin, le nom actuel vient, par extension, de la chute qui règne près de son embouchure, le « sault de la Chaudière », qui est un terme usuel au moins depuis le 2 août 1646 (concession par Montmagny aux Jésuites, près du « Sault de la Chaudière ou rivière Bruyante », document aux archives du Séminaire de Québec, fonds Faribault, no 52). On a donc dit, pendant longtemps, la rivière du Sault de la Chaudière, puis pour simplifier, rivière Chaudière. Les Anglais écrivaient parfois « Chadaire river ».
- ²⁵ *Oeuvres de Champlain*, éd. Laverdière, Québec, 1870, vol. 6, pp. 196 ss.

- 26 Eustache Boulay ou Boullé, venu en Canada en 1618 ; Champlain avait épousé sa sœur Hélène.
- 27 *Oeuvres de Champlain*, vol. 6, pp. 198 s.
- 28 *Idem.*, pp. 232 s.
- 29 La rivière Kennebec, note Laverdière.
- 30 Strachey's Account of Settlement at Sagadahoc, 1607, dans Massachusetts Historical Society, *Collections*, 4ième série, v. I, pp. 223 ss.
- 31 Capt. John Smith, *A Description of New England . . .*, Londres, 1616 ; reproduction à Boston, 1865, page 20.
- 32 North, *History of Augusta*, Augusta, 1870 p. 3.
- 33 D'après Helen Coburn, *Skowhegan on the Kennebec*, vol. I, pp. 15 ss.
- 34 Massachusetts Historical Society, *Proceedings*, seconde série, vol. I, 1884-1885, pp. 231 ss.
- 35 *Relations des Jésuites*, Québec, 1858, vol. I : « Relation de ce qui s'est passé en la Nouvelle-France en l'année 1640 », par le R. P. Barthélémy Vimont, pp. 35 s.
- 36 *Idem.*, page 36.

CHAPITRE IV

LES ABÉNAQUIS ET LEURS MISSIONNAIRES

Anciens domaines des Abénaquis — La religion les rapproche des Français — Mission de l'Assomption — Voyages du Père Druillettes — Première migration des Abénaquis au Canada — Des missionnaires retournent avec eux — Le Père Rasle tué en 1724 — Colonisation sur les bords de la Chaudière — Malgré la guerre avec les Anglais, les Abénaquis retournent pour la chasse, etc.

Dans son *Histoire de la seigneurie de Lauzon*¹, Joseph-Edmond Roy écrit : « Les Abénaquis possédaient en toute propriété la Kennebec et la Chaudière ». Cependant, leur habitat et leurs territoires de chasse primitifs se trouvaient entièrement sur le versant américain. Leur migration progressive vers le nord ne fut qu'une conséquence de la guerre à mort qui régna à plusieurs reprises entre eux et les colons du Maine, guerre finalement appuyée par les Français du Canada, les Abénaquis leur servant de rempart protecteur.

Leur principale résidence et comme la capitale de leur royaume de Kennebec était le village de Narrantsouac (signifiant en français : eau tranquille entre deux rapides), qu'on localise au sud de la ville actuelle de Madison. Les Anglais appelaient ce village Norridgewock ; et c'est pourquoi une localité voisine porte encore ce nom. Mais Norridgewock était plutôt le nom de la tribu indienne, comme il y avait les Androscoggin et les Penobscots. Ces diverses tribus abénaquises se voisinaient et voyageaient par la Kennebec et la Chaudière, même avant leurs relations suivies avec les Français de Québec.

Dans un discours à Boston, en 1754, le gouverneur William Shirley dira plus tard² : « Their most commodious passage from

the Penobscot to Quebec is through the Sebastoocook (an eastern tributary of the Kennebec) and Kennebec to Quebec ». Il reste que les Abénaquis de l'est, les Penobscots, pouvaient atteindre le Saint-Laurent par d'autres voies, entre autres leur propre rivière, jusqu'au portage rejoignant la rivière du Loup, affluent de la Chaudière. Mais on connaissait depuis plus longtemps l'utilité de la voie Chaudière-Kennebec pour les missionnaires et leurs néophytes. Dans une lettre du 9 juin 1687³ aux prêtres du Séminaire de Québec, Mgr de Laval, alors en France, les priaît de transférer l'abbé Pierre Thury de Miramichi à Pentagouët et de lui en communiquer l'ordre en passant par la Chaudière.

Les relations entamées par Champlain avec les Abénaquis en 1629 ayant été interrompues prématurément par la reddition aux mains des frères Kirke, il faut filer jusqu'à 1637 pour entendre parler de nouveau de ces sauvages sur le Saint-Laurent. Mais alors, les Français n'ont plus besoin d'eux et eux-mêmes n'ont plus besoin des Français, car, ils ont dans leur pays un établissement anglais qui les satisfait, pour le moment. Leur venue à Québec est même considérée comme importune et l'on s'aperçoit qu'ils viennent rafler les fourrures des autres tribus pour les revendre aux Anglais à meilleur compte. Ils apportent, en effet, de la porcelaine obtenue sur une autre voie commerciale. Les *Relations des Jésuites* nous disent qu'en 1637, ils sont remontés jusqu'aux Trois-Rivières pour rencontrer les Algonquins, malgré la défense expresse du Gouverneur. « Comme nos sauvages vont parfois au païs des Abenaquois, ceux-ci les veulent aussi venir visiter à Kébec et plus haut. Mais ce n'est pas le bien de Messieurs les [Cent] Associez, car ces barbares viennent enlever les castors de ces contrées pour les porter ailleurs »⁴. Cependant, on fit fouiller leurs cabanes, aux Trois-Rivières, et on ne trouva d'autre objet de contrebande que trois arquebuses, qui leur furent enlevées. Si M. de Montmagny avait écouté les Montagnais, ceux-ci auraient levé les armes contre ces étrangers et leur auraient fermé la voie du retour en leur pays. On était donc loin, pour lors, des bonnes relations entamées par Champlain.

Les conditions paraissent avoir été les mêmes en 1640, à ce que nous avons vu précédemment, pour la venue de l'aventurier anglais, le capitaine Smith. En 1641, c'est une autre esclandre qui révèle toujours le même état d'esprit. Un algonquin polygame de la mission de Sillery s'en était allé cacher sa débauche chez les Abénaquis et y avait été tué, durant l'hiver, dans une rixe avec un sauvage enivré. Au printemps, deux Abénaquis, envoyés par leur nation, vinrent aux Trois-Rivières pour présenter excuses et réparation aux parents de la victime. Mais, à leur arrivée, ils eussent été sûrement massacrés, sans la protection de quelques militaires de Québec et des sauvages chrétiens de Sillery, qui les avaient escortés.

Cependant les dispositions des Abénaquis eux-mêmes n'étaient pas mauvaises et leurs mœurs relativement douces les inclinaient vers l'alliance des Français. Ce qui les frappait surtout, c'était la transformation profonde opérée par la religion dans le caractère et le comportement des sauvages chrétiens groupés dans la réduction de Sillery. Ils les enviaient secrètement, eux qui, n'ayant d'autre voisinage que celui des trafiquants anglais dépourvus de prosélytisme, en recevaient plus d'incitations à se mal conduire que d'exhortations à mieux vivre.

Ces dispositions allaient bientôt faire pencher la balance et les rallier au parti des Français, quoique sans animosité ni rupture immédiate avec les Anglais ; car les deux colonies voisines vivaient encore en bons termes. Ce qui prouve bien que la Nouvelle-Angleterre, en négligeant au début le sort spirituel de cette nation, qu'elle avait dans sa main, a été la première cause de son retournement contre elle et de tous les malheurs que la guerre indienne devait faire pleuvoir sur la contrée pendant près d'un siècle.

Chose remarquable autant qu'édifiante, le précurseur de la bonne nouvelle aux Abénaquis ne fut ni un missionnaire ni un français, mais un sauvage chrétien nommé Charles Meïaschawat, chef montagnais converti en 1641. Il se vit d'abord confier le soin de reconduire dans leur région, en 1642, un prisonnier racheté des Algonquins, et il en profita pour hiverner chez les Abénaquis et leur prêcher l'Évangile. Un de leurs chefs le suivit jusqu'à Sillery, au printemps de 1643, pour s'y préparer au

baptême⁵. Non content de ce premier succès, le bon Charles répéta son geste en 1644.

Les fruits ne se firent pas attendre : d'autres Abénaquis vinrent se faire baptiser et séjourner à la mission St-Joseph de Sillery, rivalisant de ferveur avec les autres néophytes. Et ils se firent à leur tour des apôtres auprès de leurs compatriotes. « Ces nouveaux chrétiens, lit-on dans la *Relation* de 1646, prirent résolution ce printemps dernier de faire une course en leur païs, d'y publier la Foy, et de scavoir des principaux de leur nation, s'ils n'auraient point pour agréable de prester l'oreille aux Prédicateurs de l'Évangile »⁶. Le 4 juillet, « deux capitaines Abnaquois, dont le principal qui estoit chrestien se nommait Claude [. . .] vinrent trouver M. le Gouverneur pour le prier de faire en sorte qu'une robe noire allast aux Abnaquois pour les instruire ; que cela estant une fois, ils ne viendroient plus icy & ne donneroient aucun ombrage à M. le Gouverneur pour la traite »⁷. Le Supérieur des Jésuites remit la décision sur ce sujet à l'automne. Mais, les autres chrétiens partis le printemps revinrent avec des compatriotes encore païens, le jour de l'Assomption, et firent de telles instances, au nom de toute la nation, qu'ils gagnèrent leur point. La fondation d'une mission dans leur pays fut décidée, sous le vocable de « l'Assomption ».

Assez curieusement, on demeurerait sceptique sur le succès de cette fondation. Dans la *Relation*, le narrateur écrit⁸ : « Le Père Gabriel Dreuillettes, qui a desja vescu parmy les Algonquins dans leurs grandes courses est allé passer le plus fascheux temps de l'année avec ces Abnaquois, bien résolu de vivre et de mourir en la croix de Jésus-Christ. Il pourra pleinement satisfaire aux désirs qu'il a de souffrir, c'est ce qu'il peut attendre de plus constant et de plus asseuré parmy ces peuples ». Et le *Journal des Jésuites* (p. 64) est-il assez laconique, en notant, le 29 août : « Partit seul de françois pour la mission de l'Assomption aux Abnaquois, le P. Gabriel Druillettes, avec deux canots de sauvages dont le chef Claude, bon chrestien »⁹.

Au reste, les voyages du Père Druillettes en Nouvelle-Angleterre sont bien connus depuis longtemps. Les historiens canadiens et américains les ont étudiés à fond¹⁰. Tous les documents originaux sur la question ont été publiés¹¹. Cependant, pour

l'intérêt qu'elle présente, nous donnons ci-après une petite pièce moins connue, parce qu'elle a été depuis peu exhumée des archives (Planche 6). Elle s'intitule : « Ordre et certificat pour le R.P. Drouillet de la Compagnie de Jésus, 1646 »¹² :

Charles Huault de Montmagny Chev.^r de l'ordre Saint Jean de Hierusalem Gouverneur et Lieutenant general pour le Roy en la Nouvelle France, Certifions a tous qu'il appartiendra que le Reverend père Gabriel Drouillet Religieux de la Comp.^{nie} de Jesus est party de Quebeq, de nostre consent.^{nt}, pour aller au pays des sauvages abénaquinois et autres lieux circonvoisins, pour tascher de donner aux sauvages la cognoissance du vray dieu, selon le desir. & volonté de Sa Majesté tres Chrestienne et suivant l'institut de son ordre. S'y prions tous gouverneurs et capitaines des places par ou il pourra passer de luy prester toute assistance et confort, le laisser passer et repasser à sa volonté. Faict au fort Saint Louis de Quebeq le vingt huict.^e Aoust mil six cent quarante six.

Par commandement de Monsieur le Gouverneur

Cette sorte de passe-port donné par le Gouverneur au Père Druillettes, la veille de son départ, avait pour but de l'accréditer non pas auprès des sauvages, mais auprès des Anglais, qu'on savait tenir la direction de cette contrée. C'était donc un commencement de relations diplomatiques, dont, jusque là, on ne trouvait aucune mention.

Les péripéties du voyage ainsi entrepris en 1646 ne nous sont pas bien connues. L'auteur des *Relations* esquive le sujet : « Je ne dis rien des difficultés qu'il faut essuyer dans un voyage de neuf à dix mois, où on rencontre des rivières serrées de rochers, où les vaisseaux qui vous portent ne sont que d'écorce [. . .] où il faut porter sa maison, son vivre et son couvert [. . .] où on diroit que tous les chemins conduisent en Enfer, tant ils sont affreux, et cependant ils menent en Paradis ceux qui ayment les croix dont ils sont parsemez »¹³. Comme on le voit, ces écrits de propagande tournent aisément au lyrisme.

On connaît tout de même les allées et venues du missionnaire et ses œuvres de zèle, durant ce premier séjour aux Abénaquis. Les historiens conviennent¹⁴ qu'il remonta d'abord la rivière Chaudière, le chemin traditionnel. Puis il descendit la Dead River et la Kennebec, prit contact avec le premier village

sauvage de Narrantsouac, continua sa route, guidé par un interprète indien, passa quelque temps au poste anglais de Kinibeki (Augusta) ou Coussinoc, puis descendit jusqu'à la mer, où il visita amicalement sept ou huit autres établissements. Ainsi rendu à proximité de l'Acadie, le Père se fit conduire au premier poste français, Pentagouët, à l'embouchure de la rivière Penobscot. Il y fut reçu à bras ouverts par les Pères Capucins, missionnaires attirés de l'Acadie, et par le Sieur de Chaste, commandant du poste, qui le combla de politesses et de provisions. Comme on était en bonnes relations avec la Nouvelle-Angleterre, il lui donna des lettres de recommandation très louangeuses, pour le commandant du poste de traite de Coussinoc.

Le Père revint ensuite sur ses pas. Au retour, il « remonta une lieüe plus haut que Kinibeki, où les Sauvages se rassemblèrent au nombre de quinze grandes cabanes ; ils luy bastirent une petite Chapelle de planches faite à leur mode »¹⁵. Dans la seconde partie de l'hiver, le Père les accompagna pour la chasse sur le haut de la rivière, au grand lac dénommé aujourd'hui le lac Moosehead. Telle fut la première mission de l'Assomption, où le Père Druillettes passa l'hiver à évangéliser avec grand succès. Il en revint le 16 juin 1647, d'après le *Journal des Jésuites*, toujours aussi avare de ses commentaires : « Arriva le P. Druillettes à Sillery de son voyage après plus de 9 mois d'hivernement avec les sauvages Abnaquinois ; ce qui en peut estre su se trouvera dans les Archives »¹⁶. Malheureusement pour l'histoire, les archives des Jésuites sont en majeure partie disparues. Avec le secours des *Relations* et du *Journal*, on a pu cependant conserver le souvenir de cette aventure apostolique.

Les succès du Père Druillettes auraient dû provoquer son retour immédiat aux Abénaquis et les sauvages eux-mêmes ne manquèrent pas de le redemander avec instance. Mais le Supérieur des Jésuites, sur les entrefaites, reçut une lettre des Capucins de Pentagouët, apportée à Québec, les priant de ne pas retourner dans leur juridiction de l'Acadie, et, pour éviter toute friction, on décida d'obtempérer à cette demande¹⁷.

Privés de missionnaire résident, les Abénaquis se retournèrent davantage vers Québec, où leur présence, pourtant, continuait d'être redoutée et détestée. Les 16 et 17 juillet 1649, ils

arrivaient une trentaine. On leur signifia de ne plus revenir, sinon leurs marchandises seraient confisquées. Ils repartirent tout de même avec vingt paquets de castor ; autant de perdu pour les marchands du Canada. Ils avaient apporté des lettres des Anglais, preuve que les relations diplomatiques étaient entretenues par cette voie¹⁸.

C'est le gouverneur de Boston, John Winthrop, dont la juridiction s'étendait sur une partie du Maine, qui avait répondu à la première mission, semi-officielle, de 1646. Dès 1647, profitant sans doute du retour du Père Druillettes de sa mission, il avait écrit au gouverneur de la Nouvelle-France à Québec¹⁹. Winthrop était mort par la suite, en février ou mars 1649 ; mais son fils, un des principaux magistrats du Connecticut, nourrissait les mêmes dispositions favorables. Les Capucins de Pentagouët eux-mêmes, sous la direction d'un nouveau supérieur, le Père Cosme de Mante, entendirent les objurgations des Abénaquis et, revenant sur leur prétention, remirent aux Jésuites la liberté d'action sur la rivière Kennebec²⁰.

Tant et si bien que le Père Druillettes put repartir pour sa mission de l'Assomption, le premier septembre 1650. Cette fois, il n'était pas seul de français, puisque Jean Guérin, un « donné » des Jésuites, l'accompagnait²¹. Il avait aussi avec lui le chef de la bourgade chrétienne de Sillery, Noël Negabamat. L'équipe constituait une véritable ambassade. On avait des passeports du gouverneur d'Ailleboust, des lettres de créance pour les gouverneurs et magistrats de toute la Nouvelle-Angleterre.

Comme pour le premier voyage, nous n'avons aucun détail sur l'allure et les incidents du trajet. Tout paraît s'être passé normalement. Nous pourrions dire : pas de nouvelles, bonnes nouvelles ! Le missionnaire en avait vu bien d'autres, en fait de fatigues et d'incommodités. Parti le premier septembre 1650, il arrivait « la veille Saint Michel à cette habitation d'Anglois la plus haulte laquelle tant des Anglois et Sauvages est appelée Coussinoc »²². Ce poste (aujourd'hui Augusta), était situé, selon le Père, à seize lieues de l'embouchure de la Kennebec. Quinze ou seize lieues en amont, il avait visité le village de Narantsouac et avait dû s'y arrêter quelque peu chez ses catéchumènes abénaquis.

Comme question de fait, plusieurs d'entre eux l'accompagnaient à Coussinoc, pour appuyer les premières démarches de l'ambassade. Le poste de traite, établi là depuis quelques années, appartenait à la colonie de Plymouth, en vertu d'une concession spéciale, et le commis du poste était John Winslow. Le Père Druillettes avait déjà gagné sa sympathie, lors du premier voyage. Appuyé par les sauvages, il obtint de lui une collaboration vraiment généreuse, celle de l'accompagner, malgré son âge, dans la poursuite de son voyage, afin de l'introduire aux gouverneurs du Massachusetts et de Plymouth. La précaution, d'ailleurs n'était pas superflue, comme mesure de sauvegarde personnelle. Car, à Boston, la capitale du puritanisme, on venait de passer le *Massachusetts Act against the Jesuits*, qui aurait pu valoir au Père l'arrestation à vue, sinon la potence, n'eût-il pas été accompagné d'un envoyé officiel ou de quelque personnage reconnu comme responsable.

Le missionnaire se sépara alors de ses premiers compagnons et logea au poste, en attendant que John Winslow fût préparé à l'accompagner vers Boston. Ce n'était pas alors une mince affaire, et, pour plus de misère, les voyageurs, sans embarcation à leur disposition, durent faire par terre les dix premières lieues du trajet. Cela donna toutefois au Père Druillettes l'occasion d'apprécier encore mieux le dévouement de son mentor. Il pourra dire ensuite qu'il a trouvé en lui plus de générosité qu'il eût pu en rencontrer chez le meilleur compagnon français, pour faire réussir son voyage. Le 25 novembre, les deux hommes pouvaient enfin prendre la mer, au fond de la baie de Merry-meeting. Retardés par des vents contraires, ils n'arrivèrent que le 5 décembre dans la baie de Massachusetts.

L'ambassade du Père Druillettes comportait deux objectifs. Le premier, servant plus ou moins d'approche au second, était de nouer des relations commerciales avec Boston. L'autre était d'obtenir des quatre colonies confédérées de la Nouvelle-Angleterre (Massachusetts, New Hampshire, Connecticut et Rhode Island) une alliance militaire contre les Iroquois, pour protéger les Indiens de la région menacés de destruction. Le Père put rencontrer les gouverneurs Thomas Dudley, à Boston, et John Brentford, à Plymouth, puis des magistrats locaux et d'autres

notables. Après avoir été reçu avec courtoisie et en avoir conçu de brillants espoirs, il était de retour à la rivière Kennebec, le 8 février 1651, pour reprendre sa mission interrompue. John Winslow, arrivant à son tour à Coussinoc, le 13 avril, assura que l'opinion, du côté de Plymouth et de Boston, continuait de s'orienter dans le bon sens. Du côté des sauvages, un enquêteur délégué par le Père, avec des présents, à l'automne précédent, revenait, le 24 avril, avec l'alliance assurée des principales tribus de la Nouvelle-Angleterre. Le succès de la mission diplomatique ne paraissait plus faire de doute.

À Québec, on en savait déjà quelque chose. En laissant le Père à Coussinoc, l'automne précédent, Noël Negabamat était rentré à Sillery, dès le 18 octobre, rapportant des lettres et des nouvelles. Revenu à sa mission, après le voyage d'ambassade, le Père Druillettes dépêcha à Québec d'autres messagers, avec des précisions sur le sujet. Enfin, ce fut le Père lui-même qui reparut, autour du 4 juin, ayant prolongé sa mission auprès des Abénaquis jusqu'à la première baisse des eaux²³.

Les espérances conçues et les fruits promis par les premières démarches engageaient tout le monde, et le Père Druillettes le premier, à retourner le plus tôt possible. Les Abénaquis venus avec lui refusaient de repartir sans lui et ne lui allouaient que le minimum de séjour pour retremper ses forces physiques et spirituelles.

Concernant ce troisième voyage du jésuite ambassadeur, outre les données du *Journal* et des *Relations des Jésuites*, trois documents officiels ont été conservés²⁴. Le Conseil de Québec, chargé alors des intérêts de la Nouvelle-France, avait vraiment à cœur de continuer les négociations si bien entamées avec les colonies du Sud. Il s'assembla spécialement à cet effet le 20 juin 1651, à 9 heures du matin. On vota une résolution pour déléguer un des conseillers, du nom de Jean Godefroy, en ambassade avec le Père Druillettes et l'on écrivit une lettre aux Commissaires de la Nouvelle-Angleterre touchant les deux objectifs déjà exposés ; enfin on pria le gouverneur d'Ailleboust d'accorder lui-même aux deux délégués une commission en conséquence. Ce sont les trois documents officiels conservés.

Le départ s'effectua dès le 22 juin, de façon spectaculaire. Le *Journal des Jésuites* mentionne : « Le P. Druillettes, M. Godefroy et Jean Guérin partent avec les Abnaquinois et un Sokoquinois pour la nouvelle Angleterre, 7 ou 8 canots. Noël Tekouerimat²⁵ est de la partie ». C'était un beau départ, vraiment. Mais la Providence avait des vues plus austères.

Pourquoi, en entreprenant ce troisième voyage, ne prit-on pas le même trajet que d'habitude ? On avait pourtant assez de guides abénaquis. Pourquoi se fier, cette fois, à un guide etchemin de la rivière Saint-Jean ou de la rivière Penobscot ? Peut-être la curiosité de voir du pays ? Peut-être l'intention de rechercher un passage plus court ou plus avantageux ? En tout cas, c'était de la prudence à courtes vues ou tout simplement de l'imprudence et on dut l'avouer par la suite. « Les Nautonniers et les Guides qui conduisaient le Père, écrit la *Relation* de l'année 1652, prirent des routes nouvelles qu'ils n'avoient jamais fréquentées, et nous avons sceu depuis, que tous ceux qui les avoient tenües, estoient ou morts de fatigue et de faim, ou avoient pensé mourir ».

Nous ne pouvons voir qu'il puisse être question d'une autre route que celle de la rivière Etchemin actuelle. Dans les eaux basses, elle n'est presque pas canotable. Le convoi perdit quinze jours dans des étapes extrêmement pénibles et, au moment où les provisions étaient complètement épuisées, on reconnut avec consternation qu'on s'était égaré : au lieu d'aller vers le pays des Abénaquis, on descendait vers l'est, sur la rivière Saint-Jean. Le Père Druillettes fit halte pour célébrer la messe. Il n'avait pas plus tôt fini, que Dieu manifesta visiblement sa protection en jetant à portée de fusil trois orignaux, que les voyageurs abattirent et avec lesquels ils refirent leurs provisions. Mais il fallait remonter la rivière Saint-Jean jusqu'à sa source, dans cette partie où elle ne porte guère les embarcations. Au long portage qu'il fallait faire ensuite, le guide etchemin voulait aller au plus court et descendre pour sa part à Pentagouët par la Penobscot. Mais ce n'était pas l'avis du convoi ; on lui imposa d'aller avec les autres canots repoinde les eaux de la Kennebec. Impatienté, il ne fit plus que maugréer et insulter le Père, comme s'il avait été la cause de ces désagrémements. Il l'obligea, pour

alléger son canot, à se séparer de son domestique et à jeter même son petit bagage personnel. Le Père endurait avec patience. Enfin, après 23 ou 24 jours de pénibles fatigues, les Abénaquis de Narantsouac revoyaient leur « patriarche », qu'ils croyaient perdu. On s'imagine leur réjouissance comme aussi leur indignation envers ce pauvre sauvage etchemin, tout confus, et qui aurait pu payer cher ses insolences, si le Père ne l'eût défendu auprès des néophytes, édifiés avec raison par ce bel exemple de charité chrétienne.

Le Père Druillettes avait sûrement un tempérament robuste. À peine réconforté par l'hospitalité des Indiens, « il visita premièrement, comme note la *Relation*, les 12. ou 13. habitations ou bourgades de ces peuples, qui sont rangées en partie sur la rivière de Kennebec, que les François appellent vulgairement Quinibequi, et en partie sur la coste de l'Acadie, que les Anglois occupent ; il fut partout reçu comme un Ange descendu du ciel ». On le priaît de ne plus retourner à Québec avant dix ans, et le capitaine de Narantsouak, la principale bourgade, le fit accepter ou naturaliser comme un membre de la nation.

Mais le Père n'oubliait pas son ambassade et il se rendit sans trop tarder, accompagné de son associé le conseiller Godefroy et de Noël Tekouerimat, jusqu'à Boston puis New-Haven, parce que tous les commissaires des colonies anglaises confédérées se trouvaient alors réunis à ce dernier endroit. La démarche des deux envoyés a été notée de mémoire, quelques années après, vers 1660, par un certain Samuel Maverick, dans une espèce de description de la Nouvelle-Angleterre, conservée au British Museum, à Londres. Voici cette mention : « About 10 years since a Gentleman and a Fryer came down this way from Kebeck to us in New England to desire aide against the Mowake Indians who were and still are their deadly enemies »²⁶. On lit par ailleurs dans la *Relation* de 1652 que « le Père fut à Boston, à Playmot, bref il parcourut quasi toute la nouvelle Angleterre, sans que les Anglois se missent beaucoup en peine de secourir ces pauvres nations qui leur sont voisines ! Ce fut une navrante déception de constater un revirement d'opinion inexplicable, chez des autorités qui paraissaient si sympathiques six mois auparavant. Les rapports de la délégation sont bien

maigres. La réponse finale, semble-t-il, fut que les colonies unies de la Nouvelle-Angleterre consentaient à négocier un traité de commerce libre avec la Nouvelle-France, ce qui leur eût été avantageux, en cas de conflit avec leur métropole ; mais qu'elles n'avaient pas de propension, pas d'intérêt, pourrions-nous ajouter avec d'autres auteurs, à nouer une alliance offensive ou défensive contre les Iroquois²⁷. C'est avec cette réponse que le Père Druillettes s'en revint tristement vers ses bons néophytes abénaquis et, s'il n'eût écouté leurs supplications, il aurait filé droit vers Québec pour venir raconter lui-même sa déconvenue. Mais il se résolut à passer l'hiver dans sa mission et à laisser Noël et ses compagnons rentrer à domicile. Ils y arrivèrent le dernier jour d'août, « avec les lettres du Père Druillettes »²⁸.

Quel était le contenu de ces lettres ? Encore une fois, nous ne le savons pas, car les archives tant des Jésuites que du Conseil de Québec sont disparues. Mais nous pouvons soupçonner qu'elles donnaient lieu à quelque appréhension, puisque, trois jours après, suivant le *Journal des Jésuites*, « La Fleur de Paris, Tandoutaïouk et un Abnaquinois algonquinisé partent pour aller quérir le P. Druillettes ». Cependant, il appert que le missionnaire se trouva quelque raison de séjourner plus longtemps chez les Abénaquis ; il ne profita même pas de l'occasion qu'il aurait eue de rentrer à Québec avec Godefroy, l'autre ambassadeur, lequel fut de retour le 30 octobre, apportant à son tour des lettres du missionnaire²⁹.

Prends donc courage, lui disaient les sauvages, selon le *Journal des Jésuites*³⁰, demeure avec nous, puisque nous sommes prêts de t'obeyr. Tu es notre compatriote ; nous sommes tous de mesme nation [...] Delivre-toi, et nous aussi, de la peine de tant de voyages, et si longs et si fascheux, qu'on ne scaurait rien porter avec soy ; ce qui nous met souvent en danger de mourir de faim. Nous sommes tesmoins que les principaux Anglois de ces contrées te respectent. Les Patriarches de l'Acadie nous ont dit qu'ils t'avoient escrit, que tu pouvois revenir en nostre pays quand tu voudrois. Que deviendront ceux qui mourront sans Baptisme ou sans confession en ton absence ? Je vous advoue, dit le Père, qu'ils m'attendrissent, et si je n'eusse cru que Dieu me rappeloit à Kébec par la voix de mon Supérieur qui me mandait, les travaux les plus horribles ne m'auroient jamais arraché du pays de ceux que j'aime plus que moy-mesme.

Il se sépara cependant de ses chers néophytes, devenus presque tous chrétiens et se risqua à revenir à Québec en raquettes sur les neiges, au début du printemps. Pourquoi cette hâte et cette autre imprudence ? Peut-être qu'il avait encore accompagné les sauvages pour leur chasse d'hiver au lac Moosehead et qu'il trouva de la sorte le trajet notablement réduit. Mais il dut payer cher, elle aussi, cette décision pour le retour, car il faillit y laisser sa peau et ses os, tout ce qui lui restait, en somme, lorsqu'il déboucha enfin, le 30 mars 1652, « à la pointe de Lauzon avec Jean Guérin, après bien des fatigues ». Ces derniers mots sont la mention laconique faite au *Journal des Jésuites*. La *Relation* ajoute³¹ ;

... luy et tous ceux qui le ramenoient, pensèrent mourir de faim et de froid ; quelques uns mesmes perdirent la vie dans les neiges et dans l'excez des fatigues qu'il faut assez souvent souffrir dedans ces courses. Le Père et son cher compagnon ont soustenu leur vie dix jours entiers sans rien manger, après avoir jeusné tout le Caresme. Enfin ils s'adviserent de faire bouillir leurs souliers, et ensuite la camisole du Père, qui estoit faite de cuir d'Elan, et les neiges se fondans, ils firent bouillir les cordes ou les tresses des raquettes dont ils se servoient pour ne point enfoncer quand elles estoient hautes. Tous cela leur sembloit de bon goût : la grace donne un merveilleux assaisonnement aux amertumes prises pour Jésus-Christ. Bref, ils arrivèrent à Kebec le Lundy d'après Pasques, n'ayans ny force ny vigueur, qu'autant que le zèle du salut des âmes en peut donner à un squelet.

Voilà, croyons-nous, du style qui ne manque pas de relief ni de couleur. En effet, si le tableau n'a pas été noirci capricieusement, il y avait bien dans ce voyage le sujet d'une odyssee. Et ce devait être la fin de la première entreprise missionnaire sur la Kennebec, en même temps que des négociations avec la Nouvelle-Angleterre.

Du jour où les missions ainsi interrompues purent être reprises, du côté de Narrantsouac, la communication Chaudière-Kennebec regagna sa popularité, sans faire oublier la communication Chaudière-Penobscot, bien que le poste célèbre de Pentagouët (aujourd'hui Castine), situé dans l'estuaire, eût sa sortie plus normale sur l'océan. C'est là que s'illustra le fameux baron Vincent de Saint-Castin, qui avait épousé une princesse abénaquise³².

À l'automne de 1663 (?), Mgr de Laval, faisant rapport au Saint-Siège sur les missions chez les sauvages Abénaquis écrivait (traduction du latin) :

En Nouvelle Angleterre : l'ancienne mission de l'Assomption de la Vierge, sur le fleuve appelé Kinebeki, éloigné de Pentagouët d'environ 20 lieues. Cette mission compte 200 familles et au delà de deux cents baptisés depuis 1660...³³

Dans ce même rapport, voici ce que le vicaire apostolique disait de la mission de Pentagouet :

La troisième mission, au fleuve nommé Pentagouët, distant d'environ 80 lieues du fleuve Saint-Jean; elle fut fondée et dirigée par les Pères Capucins; elle est de même occupée présentement par les Anglais. Elle concerne la nation dite des Etchemins et comporte 70 familles.

À la manière dont parle Mgr de Laval, la mission de Nar-rantsouac aurait été reprise avant 1660. Mais, comme aucune allusion catégorique des *Relations* des Jésuites nous permet d'affirmer qu'un missionnaire y soit allé, il est plus vraisemblable que des groupes d'Abénaquis, intensifiant leurs relations avec Québec, soient venus se faire évangéliser et baptiser à la mission sédentaire de Sillery, près de Québec. D'ailleurs, l'hostilité constante avec les colons anglais devait aboutir à deux rencontres sanglantes, vers la fin de 1679, où les Abénaquis de Kennebec perdirent de nombreux guerriers. Ce fut une première dispersion de la tribu, qui, avec les Sokokis, leurs voisins et alliés, se replia en majeure partie vers le Canada.

On leur permit de s'établir au sud du Saint-Laurent et même, à cette fin, on leur concéda des terres, pour motif d'ordre et de stabilité. C'est ainsi que prit naissance la mission de Saint-François de Sales, à l'embouchure de la Chaudière, en 1683. Plus tard, il se fixa d'autres Abénaquis à Saint-François du Lac (Odanak) et à Bécancour; ces deux missions subsisteront, alors que celle de la Chaudière sera abandonnée au bout de quelques années. La desserte des trois missions en question fut dévolue d'abord aux deux Pères Jacques et Vincent Bigot, dont les *Relations des Jésuites* rapportent les travaux et succès apostoliques.

Mais l'instabilité invétérée des sauvages et la nostalgie de leurs anciens domaines en Nouvelle-Angleterre les amenèrent bientôt à y retourner provisoirement pour reconstituer des bourgades, entre autres celles de Namesokantic et de Narrantsouac.

Il existe, dans la collection Ayer (no 751) de la Newberry Library, Chicago, un curieux document intitulé : « Recensement général fait au mois de novembre mil sept cent huit de tous les sauvages de l'Acadie . . . Canibequy . . . comme aussi des Français établis a La ditte Coste de L'Es ». On y lit l'entrée suivante : « Sauvages de Canibequy, qui sont dans leur village actuellement et dont on ne peut scavoit le nom de leurs femmes, ny le nombre de leurs enfants, etant tantost en Canada et tantost d'un autre costé ». Puis on énumère 25 noms d'hommes, en partie des noms de chrétiens, v.g. Pierre, Claude, Julien, Alexis. Il peut difficilement s'agir du village de Narrantsouac, vraisemblablement plus considérable à ce moment-là et qu'on aurait d'ailleurs identifié par son nom. Il s'agit plutôt d'une petite bourgade ou agglomération en train de disparaître, située plus bas dans la rivière Kennebec, sinon sur l'océan, à proximité de l'Acadie.

S'il n'est pas très certain que les Pères Bigot soient allés exercer leur ministère ailleurs que dans la région de Pentagouët, ce fut le cas plus sûrement, par la suite, pour le Père Pierre-Joseph Aubery. Le répertoire nous indique qu'il aurait été missionnaire dans le Maine de 1699 à 1709, avant de se retirer à Saint-François du Lac pour le reste de ses jours. Toujours est-il qu'on eut recours à lui, vers 1715, pour dresser les cartes les plus précises qu'il fût possible du pays des Abénaquis, en relation avec la Nouvelle-Angleterre. Il s'agissait de déterminer les limites de l'Acadie, en fonction des articles du traité d'Utrecht (1713), et on recourait au Père comme à un expert de ces contrées.

Pendant le séjour du Père Aubery dans le Maine, il y avait probablement trois missions desservies séparément (Planche 7). Car, on nous donne aussi le Père Joseph-Pierre de la Chasse, comme étant missionnaire des Abénaquis ; et le Père Sébastien Rasle résidait à Narrantsouac, à partir de 1694. Celui-ci devait y passer les trente dernières années de sa vie, années fertiles en incidents, à cause des conflits de plus en plus envenimés

entre les indiens d'une part et les colons et les autorités du Massachusetts, d'autre part. Sa tête mise à prix, il finit par tomber sous les balles des soldats ennemis, dans une attaque surprise de Narrantsouac, le 23 août 1724. Il y eut profanation des objets du culte, pillage et incendie. La Société historique du Maine, à Portland, conserve dans son musée la malle du Père Rasle et la cloche de sa chapelle (Planche 8). Depuis le 23 août 1833, un monument en forme d'obélisque s'élève sur le site de cette chapelle, monument érigé par les soins de Mgr Benoît Fenwick (Planche 9), alors évêque catholique de Boston. Le nom et le souvenir du Père Rasle se conservent ainsi, sur les lieux témoins de son apostolat et de sa mort tragique.

Durant les trois dernières années de son existence, les plus mouvementées, il était demeuré en relation constante avec les autorités de la Nouvelle-France, à Québec. Sans y être allé en personne, selon toute apparence, il avait échangé des lettres, envoyé et reçu des messagers. Le supérieur des missions, le Père de la Chasse, avait fait le voyage de la rivière Kennebec, sur les entrefaites. Puis, après une première destruction de la chapelle de Narrantsouac, par les Anglais, en 1722, le gouverneur Philippe de Rigaud de Vaudreuil avait envoyé des ouvriers la rebâtir.

Les Abénaquis étaient de tous ces voyages, bien entendu. Ceux de Bécancour et de Saint-François du Lac fréquentaient ceux du Maine comme l'auraient fait des voisins et réciproquement. Même des Hurons de Lorette allaient avec eux porter la hache de guerre chez les Anglais. Dans l'une des longues relations provenant du Père Rasle³⁴, le missionnaire faisait allusion à ces voyages :

Nous ne sommes éloignés que de deux journées tout au plus des habitations Anglaises ; il nous faut plus de quinze jours pour nous rendre à Québec, et ce voyage est très-pénible et très-incommode. Il était naturel que nos sauvages fissent leur traite avec les Anglais, et il n'y a pas d'avantages que ceux-ci ne leur aient proposés pour les attirer et gagner leur amitié : mais tous leurs efforts ont été inutiles, et rien n'a pu les détacher de l'alliance des Français. Le seul lien qui nous les a si étroitement unis est leur ferme attachement à la Foi catholique.

Après la mort de leur missionnaire, la destruction de leur village et le massacre d'une partie de ses habitants, en 1724, les Abénaquis de Narrantsouac osèrent encore s'y regrouper, et les Jésuites les y rejoignirent de nouveau. En 1729, un « Extrait des registres des consommations des magasins du Roy à Québec »³⁵ nous renseigne sur les munitions et provisions distribuées aux sauvages dans le besoin, venant à passer par cette ville : le 25 juin, « délivré à cinq sauvages de Naurantsouack pour quatre jours de vivres » ; le 4 juillet : « délivré à dix sauvages Abénaquis de la mission du R.P. Rasle pour quatre jours de vivres, quatre-vingts livres de pain, vingt livres de lard, deux livres de tabac du pays » ; le 23 juillet, « délivré à cinq sauvages de Naurantsouack qui sont venus en cette ville pour le service du Roy pour quinze jours de vivres », etc., etc.

À cette date, 1729, bien que la colonisation n'eût pas encore débuté dans la vallée française de la Chaudière, les Abénaquis ne sy étaient pas pour autant établis de façon stable et consistante³⁶. Les années 1737 et 1738 virent toutefois s'installer les premiers colons, en même temps de Saint-Joseph et de Sainte-Marie. Les Abénaquis ne s'éloignèrent pas, pour cette raison, de la Beauce naissante, qui devait porter longtemps, dans l'usage, le nom indien de « Sartigan » (corruption de Mechatigan, signifiant : rivière ombreuse). La présence, sur son parcours, des Français, leurs alliés, était même de nature à y attarder davantage les indiens de cette tribu.

Les missionnaires jésuites continuaient de desservir, au moins durant les accalmies de la guerre avec les Anglais, leurs missions lointaines du Maine, alors même qu'un missionnaire récollet avait commencé à s'occuper des premiers colons de la Nouvelle-Beauce. N'est-ce pas ce qui explique le passage du Père Jacques LeSueur dans la Beauce, à l'été de 1738, alors que le Jésuite baptisa le premier enfant canadien né à Sainte-Marie et dans toute la région ? L'acte figure en tête des registres de Saint-Joseph.

En 1745, le Père LeSueur est encore à la mission de Narrantsouac. Mais, c'est de nouveau la guerre qui éclate avec les Anglais et, l'automne suivant, 200 sauvages viennent hiverner

à Saint-Thomas de Montmagny et 400 autres, sur les rives de l'Etchemin, à trois lieues de Québec. Le gouvernement dut les entretenir en vivres et vêtements, pour suppléer à l'insuffisance de leur chasse³⁷. Il paraît qu'il en périt plus de la moitié de misère ou de maladie³⁸.

À la faveur d'une trêve, en 1749, les indiens n'eurent rien de plus pressé que de retourner encore dans leur pays ancestral. Le premier missionnaire à les y accompagner fut le Père Étienne Lauverjat, un vétéran des missions abénaquises de la rivière Penobscot. Le 3 mars 1751, il signait, en passant à Sainte-Marie de la Beauce, l'acte de baptême de Joseph-Laurent Gagné, en s'intitulant « Missionnaire des Abénaquis de Narantsouak ».

Mais cette mission fut abandonnée encore une fois, la dernière, par les sauvages, en 1754, alors que les Anglais, devenus plus hardis, effectuaient l'occupation militaire, par la construction de forts, le long de la rivière Kennebec³⁹. Après la conquête, en 1760, on dit qu'il en retourna quelques groupes voyageurs pour la chasse et la traite⁴⁰, mais quelques familles seulement pour y séjourner. En 1775, à l'invasion d'Arnold, il n'en restait plus qu'une. À la fin du siècle, le village de Narrantsouac, à part quelques vestiges archéologiques, n'était plus qu'un souvenir. Les anciens habitants s'étaient confondus avec leurs congénères du Canada, chez qui ils trouvaient les services des prêtres, pour la pratique d'une religion qui leur tenait fort au cœur.

À quelque distance de Narrantsouac, il y avait un autre village ancien de moindre importance, aujourd'hui près de Farmington, Maine. Or, quand les premiers colons américains y arrivèrent, vers 1790, il restait encore là une famille isolée d'Abénaquis. Voici ce qu'en a écrit William Allen, dans une étude intitulée : *Sandy River Settlements*⁴¹ :

When our people first settled on the river, they found one solitary Indian living on the lake, and one family near the upper settlements, consisting of one Indian, Peerpole (Pierre-Paul ?), his squaw and four or five children. They continued there till about 1797, when they all went off to St. Francis, in Lower Canada, being the last of the Norridgewocks. They were peaceable and well disposed to the new settlers, but were sometimes annoying in begging for food in times of scarcity. Peerpole had

been initiated into the Catholic rites and ceremonies; made a pilgrimage to Quebec yearly to carry his offerings to the Priest and to receive his benedictions and instructions. And when any member of his family died, he kept the body till he could carry it on a hand sled in the winter 160 miles to the residence of the priest, for burial...

Pendant ce temps-là, les Abénaquis de la rivière Penobscot avaient tenu une autre politique. Durant la dernière guerre anglo-française, ils étaient restés neutres et étaient demeurés dans leur village, qu'ils appelaient Panaouamské, à quelques milles de la ville actuelle de Bangor, Maine. Mais, à partir de 1759, ils furent privés de missionnaire résident, car les Jésuites ne pouvaient plus en fournir : restrictions militaires, d'abord, puis départ de plusieurs Pères pour la France, vu la situation faite à leur Compagnie par les Anglais. Ce n'était pas une mince épreuve pour ces bons sauvages, tous catholiques pratiquants. Aussi les voit-on multiplier leurs démarches, tantôt près du gouverneur Murray, à Québec, tantôt près du gouvernement du Massachusetts, à Boston, dans l'espoir d'obtenir un prêtre catholique à leur service, comme ils en avaient obtenu jadis, par la faveur du Roi de France. Mais les conditions avaient changé et ils frappaient à de mauvaises adresses.

Mgr Jean-François Hubert, évêque de Québec, reçut, lui aussi, une délégation des Abénaquis de la Penobscot, le 19 juillet 1790⁴², dans le but d'obtenir un missionnaire.

Il y a 31 ans, disaient-ils, que nous n'avons plus de prière dans notre village... Dieu sait les motifs qui nous ont déterminés à entreprendre un voyage si long et si pénible; il touchera le cœur de notre Père et lui procurera les moyens de nous en donner un [missionnaire].

La réponse de Mgr Hubert, à ce que rapporte Mgr Joseph-Octave Plessis, son successeur, dans son *journal* de 1815-1816⁴³, fut que les requérants devaient s'adresser plutôt à Mgr John Carroll, de Baltimore, sous la juridiction duquel ils se trouvaient désormais. L'année suivante, 1791, ils obtinrent effectivement un prêtre, et même un prêtre français, l'abbé François Ciquard.

Les Abénaquis continuèrent cependant à circuler isolément entre les villages de Saint-François du Lac et de Bécancour et celui de Panaouamské (désormais Old Town). Ils allaient aussi

hiverner dans leurs anciens territoires de chasse du Maine. C'est par les registres d'état civil de la Beauce qu'on les suit à la trace. En effet, il leur arrivait de faire baptiser, inhumer ou même marier quelques-uns des leurs, en cours de route. Bien qu'ils n'aient pas constitué de village permanent dans la vallée de la Chaudière, il leur arriva de s'y arrêter relativement nombreux, à certains moments ⁴⁴.

Un voyageur américain, Edward Augustus Kendall, dans ses *Travels through the Northern Parts of the United States in the years 1807 and 1808* ⁴⁵, racontant sa visite à Norridgewock, dit que des Abénaquis du Canada descendaient encore fréquemment la rivière Kennebec — on venait justement d'en voir passer une famille, quelques jours auparavant — et qu'ils allaient jusqu'aux chutes Taconnet, où, après avoir visité l'auberge de l'endroit, ils remontaient la rivière Sebacook, à l'est, pour rejoindre les villages indiens encore existants sur les rivières Penobscot et Saint-Jean.

Au printemps de 1820, des ingénieurs chargés de marquer la frontière disputée entre le Maine et le Bas-Canada, rapportent, dans leurs mémoires ⁴⁶, qu'il y avait encore, à cette date, quelques indiens dans le haut des rivières, s'engageant comme guides et louant leurs canots.

Puis leur nombre diminua sensiblement, en même temps qu'augmentait la peur de leurs retours. Car ces sauvages vagabonds donnaient des cauchemars aux habitants, surtout aux femmes et aux enfants ; et leur souvenir est encore vivace dans certaines histoires de familles. On prétend même, sans pouvoir le démontrer, toutefois, qu'ils ont laissé des descendants dans la Beauce. En tout cas, leurs deux dernières apparitions aux registres civils de la région — il s'agit de sépultures — se retrouvent à Sainte-Marie, le 11 août 1838, et à Saint-Georges, le 16 juin 1850.

RÉFÉRENCES

¹ Volume I, pages XXIII et 3.

² Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. VII, page 175.

- 3 ASQ, cartable Lettres N, no 87, pages 11 s.
- 4 *Relations des Jésuites*, Québec, 1858, « Relation de 1637 », p. 86.
- 5 *Idem*, « Relation de 1643 », pages 5 et 20.
- 6 *Idem*, page 18.
- 7 *Journal des Jésuites*, éd. Laverdière et Casgrain, Québec, 1871, p. 57.
- 8 *Relations . . .*, 1641, p. 19.
- 9 Faut-il écrire « Druillettes » ou « Dreuilletes » ? Jacques Viger assure que le Père signait de la seconde manière.
- 10 La meilleure étude, à notre avis, se trouve dans l'ouvrage de Sœur Mary Celeste Leger, *The Catholic Indian Missions in Maine (1611-1820)*, Washington, D.C., 1929 ; X-184 pages.
- 11 On les trouvera surtout dans Reuben Gold Thwaites (ed.), *Jesuit Relations and allied Documents*, 73 vol., Cleveland, 1896-1901 ; aussi dans les *Documents relatifs à la Nouvelle-France*, 4 vol., Québec, 1883 ; Hazard's *Historical Collections*, 2 vol. Philadelphie, 1729-1794.
- 12 ASQ, doc. Faribault, no 160.
- 13 *Relations . . .*, 1647, p. 51.
- 14 Jean-Baptiste-Antoine Ferland, *Histoire du Canada*, 2 vol., Québec, 1861 : vol. I, page 347.
- 15 *Relations . . .*, 1647, p. 52.
- 16 *Idem*, p. 88.
- 17 *Journal . . .*, p. 91.
- 18 *Idem*, p. 128.
- 19 *Epistola Rev. P. Gabrielis Dreuilletes . . . ad Dominum Illustrissimum Dominum Joannem Wintrop, Scutarium*, éditée par J. G. Shea, New York, 1869, p. 6.
- 20 *Relations . . .*, 1651, p. 14.
- 21 *Journal . . .*, p. 143.
- 22 *Narré du voyage fait pour la mission des Abnaquiois [. . .] ès années 1650-1651. Par le R. Père Gabriel Dreuilletes de la Compagnie de Jésus*, édité par Shea, New York, 1855, p. 2.
- 23 *Journal des Jésuites*, pp. 144 et 154.
- 24 Texte français cité dans Frs-Xavier de Charlevoix, *Histoire générale de la Nouvelle France*, livre VII, pp. 7-11, et reproduit tant bien que mal dans les *Collections of the Maine Historical Society, Documentary History*, second series, vol. IV, pp. 433-436 ; version anglaise dans *Documents relative to the Colonial History of the State of New York*, E. B. O'Callaghan, éd., 1861, vol. IX, pp. 5 s.
- 25 Autre nom de Noël Negabamat.
- 26 Massachusetts Historical Society, *Proceedings*, Second Series, vol. I, 1884-85, pp. 23 s.
- 27 Leger, *The Catholic Indian Missions . . .*, p. 47.

- 28 *Journal des Jésuites*, p. 159.
- 29 *Idem*, p. 164.
- 30 *Relations . . .*, 1652, p. 31.
- 31 *Idem*, p. 26.
- 32 Pierre Daviault, *Le baron de Saint-Castin, chef abénaquis*, Montréal, 1939 ; Robert Leblant, *Une figure légendaire de l'histoire acadienne, le baron de Saint-Castin*, Dax, France (1934), 175 pages.
- 33 AAQ, Copies de Lettres I, page 26. Publiée dans *Altera nova postio . . .* Typographie du Vatican, 1956, pages 97 s.
- 34 *Jesuit Relations . . .* (Thwaites éd.), vol. 67, pages 196.
- 35 Chicago Historical Society, Mason Collection : Canada, Québec, 1730, Hocquart.
- 36 Honorius Provost, *Les Abénaquis sur la Chaudière*, Saint-Joseph de Beauce, 1948 (27 pages), pp. 10 ss.
- 37 O'Callaghan (éd.), *New York Documents*, vol. X, pp. 146 s.
- 38 *Documentis relatifs à la Nouvelle-France*, Québec, vol. III., 1884, p. 454.
- 39 James Sullivan : « The History of the Penobscot Indians », dans les *Collections* de la Massachusetts Historical Society, vol. IX, pp. 207-232. Il dit que tous les sauvages, sauf trois familles, quittèrent leur village pour le Canada, afin de participer à la guerre.
- 40 *Ibidem*. L'auteur, en 1769, se trouvait à la rivière Kennebec et y vit une troupe d'environ 300 sauvages canadiens de Saint-François, vendant leurs pelleteries après la chasse. La traite fut suivie d'une bacchanale en règle.
- 41 Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. IV, pp. 29-40.
- 42 AAQ, cartable *Nouveau Brunswick* IV, fol. 1.
- 43 *Journal des visites pastorales de 1815 et 1816*, publié par Mgr Henri Têtu, Québec, 1903, 205-75 pages.
- 44 Provost, *opus citatum*.
- 45 Trois volumes, New York, 1809 ; vol. III, pp. 46 ss.
- 46 Entre autres Colin Campbell, « Appendix to Reply of British Agent » (pp. 105 ss), National Archives of U.S.A., State Department ; North-eastern Boundary : Treaty of Ghent 1814, Art. V, Envelope 2, Folder 1.

CHAPITRE V

LE SENTIER DE LA GUERRE

Le gouverneur Andros engage le conflit anglo-abénaquis — Massacre de Lachine vengé par Frontenac : le baron de Portneuf va détruire Falmouth — Incursion de Villieu en 1694 — Projets contre Boston — Guerre de guérilla — Littérature copieuse sur le sujet — Encouragement aux Abénaquis par les Français — Trêve et échange de prisonniers — Reprise d'hostilités — Frontières contestées, vers 1713 — Les sauvages finalement écrasés à Narrantsouak.

Ce qui vient d'être dit au chapitre précédent fait déjà conclure que la voie naturelle Chaudière-Kennebec n'a guère été une avenue de paix et d'amitié, au moins entre les Abénaquis et les colons de la Nouvelle-Angleterre. Ceux-ci, au dire des indigènes, commettaient empiètement sur empiètement ; mais ils le payaient de représailles sur représailles, à la manière toujours sournoise et barbare des peaux-rouges du temps. Et si les colonies du sud ne rougissaient pas de s'allier, dans ce conflit, les cruels Iroquois, c'est un fait admis, bien que fort exagéré par des historiens américains, que les autorités de la Nouvelle-France prenaient les moyens d'appuyer et de ravitailler les Abénaquis, pour garder le danger anglais à distance, dans cette section de leur front commun.

Ce fut donc, à vrai dire, un état de guerre constant, jusqu'à la réduction du Canada, avec des périodes de recrudescence que les Américains appellent encore « the French and Indian wars ». Nous n'en ferons pas toute l'histoire, nous bornant à quelques incidences où notre voie de communication a été mise en cause plus particulièrement.

Sir Edmund Andros, gouverneur de Boston, semble avoir pris l'initiative dans cet affrontement, avant même la révolution

locale du 18 avril 1689, où il fut emprisonné et expulsé, et où l'ancienne charte du Massachusetts fut remise en vigueur pour quelque temps. Deux extraits d'un même recueil nous racontent ses faits et gestes avec leurs conjonctures : ¹

Dans le premier, il nous est rapporté que le Gouverneur, dès l'été de 1687, envoya un arpenteur pour mesurer le territoire du Maine, en suivant d'abord le front de l'océan jusqu'à la rivière Penobscot et de là explorer l'intérieur vers le nord et le nord-ouest, en direction du Canada. L'exploration, interrompue par l'hiver, fut reprise en 1688 : on atteignit la tête de toutes les rivières, sauf de l'Androscoggin, et l'on redescendit par la rivière Connecticut. La révolution bostonnaise du printemps de 1689 amena l'emprisonnement de l'arpenteur et interrompit nécessairement la prise de possession.

Déchu lui-même de son poste à Boston et assigné provisoirement au gouvernement de la colonie de New York, Edmund Andros n'était pas là, lorsqu'au mois d'août, la *petite guerre* indienne s'inaugura plus au nord, en Nouvelle-Angleterre, premières réactions, apparemment, aux menaces d'empiètement perçues dans les agissements du Gouverneur. Des sauvages alliés des Français s'attaquèrent entre autres aux Anglais du Maine responsables d'empiètement, ruinant leurs moissons, leurs bestiaux, brûlant leurs maisons, tuant quelque colons et en faisant d'autres prisonniers. Il y aurait eu un Père jésuite « dans leurs conseils », au dire des victimes.

Aussitôt revenu d'Albany à Boston, dans l'automne, le gouverneur Andros, de l'avis de son parlement, décida de châtier ces déprédations en levant une milice considérable. Mais il fut obligé d'en prendre lui-même le commandement. Il marcha d'abord à la tête de 120 hommes, dans une brousse et des marécages impassables, le long de la Kennebec, sans pouvoir surprendre les sauvages ennemis, mais en s'emparant d'une trentaine de canots. Par la suite, un contingent de 160 hommes poussa jusqu'à 40 lieues plus avant, sur la neige épaisse, et brûla au sol deux villages indiens, évacués en hâte par les occupants. On y récupéra des munitions et des effets volés ; on détruisit aussi 38 canots, réduisant les adversaires à leurs arcs et leurs flèches.

Un deuxième extrait de document, daté de 1720 et ayant pour auteur un nommé John Riggs, signalé ailleurs comme un notable d'Albany, nous apporte des précisions sur cette incursion d'hiver, conduite par Francis Nicholson, alors lieutenant du gouverneur Andros. Riggs était précisément un officier de l'expédition, dirigée de Pemaquid sur Norridgewock, où officiers comme soldats parcoururent 250 milles en raquettes, portant leurs provisions dans des havresacs : des pois, du biscuit et un morceau de porc salé. La nuit, on couchait sur des branches de sapin et on se réveillait parfois le matin sous une chaude couverture . . . de neige.

Pendant que cette guérilla se déroulait dans le Maine, les Iroquois, poussés par les Anglais, avaient perpétré le massacre de Lachine (nuit du 4 au 5 août 1689) et d'autres tueries dans la région de Montréal. Pour venger ces cruautés sur les Anglais, le gouverneur Frontenac envoya, l'hiver suivant, sur les neiges, trois troupes de miliciens canadiens, accompagnés de sauvages alliés, surprendre des postes de la Nouvelle-Angleterre : une sur Schenectady, New York, une seconde sur Salmon Falls, la troisième sur le village de Falmouth (aujourd'hui Portland), dans la baie de Casco. Cette dernière incursion nous intéresse particulièrement.

Sous le commandement de René Robineau de Bécancour, baron de Portneuf, assisté de l'enseigne Augustin de Courtemanche, 50 Canadiens et 60 Abénaquis du Sault-de-la-Chaudière partirent de Québec, le 28 janvier 1690. Retardée par la nécessité de chasser pour se ravitailler, mais renforcée par des indiens du Maine et par la troupe de François Hertel, victorieuse de Salmon Falls, la colonne québécoise, portée à 4 ou 5 cents hommes, mit le siège, le 26 mai, devant Falmouth ou plutôt devant le fort Loyal, solide et bien armé, qui en assurait la défense, sous le commandement du capitaine Sylvanus Davis. Après un siège de quelques jours seulement, la garnison capitula. On ne put empêcher les sauvages de massacrer quelques-uns des vaincus, suivant leur déloyale habitude. Et on ramena quatre ou cinq prisonniers, après avoir brûlé le fort. L'expédition rentra à Québec le 23 juin suivant. Le commandant Davis a fourni par la suite sa version de l'événement aux autorités du Massachusetts².

Il existe aussi, du côté canadien, des relations de l'exploit du baron de Portneuf. Il y en a une, très brève, dans la *Gazette de Paris* (Canada, 1690-1691) C. II, page 241. Bacqueville de la Potherie en donne une version dans son *Histoire de l'Amérique Septentrionale*. Charlevoix en parlera plus tard dans son *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France*³. Mais ces relations ne sont que des résumés de ce qui se trouve dans la longue narration, de Charles de Monseignat, datée du 9 novembre 1690, bien mal transcrite dans les *Documents relatifs à l'histoire de la Nouvelle-France* (Québec, 1883, vol. I, pages 497-500). On en trouve la traduction anglaise dans les Documents de Paris, édités par le Dr O'Callaghan, au volume IX des *Documents relative to the colonial history of the State of New York*, Albany, 1855 (pages 472s).

Même après la tentative manquée de Sir William Phipps contre la ville de Québec, à l'automne de 1690, les hostilités ne cessèrent pas pour autant, sous la gouverne agressive du comte de Frontenac. Celui-ci envoyait, en 1694, le capitaine Sébastien de Villieu porter la guerre, avec les Abénaquis, dans la direction de Boston. En fait, ce commandant ne peut convaincre les sauvages de descendre si loin. La troupe se contenta de piller par surprise les premiers établissements anglais découverts, dans le bas de la rivière Kennebec. L'attaque s'effectua à l'aurore du 27 juillet contre 60 habitations à la fois, où l'on tua 104 personnes et l'on fit 27 prisonniers. Ayant appris par ces derniers les renforts reçus de la métropole en Nouvelle-Angleterre et les armements qu'on y préparait contre le Canada, le Sieur de Villieu jugea qu'il fallait avertir Frontenac sans aucun retard, en brûlant les étapes⁴ :

Il partit pour cela le trente et un de juillet et marchant jour et nuit, traversa cinq lacs, fit vingt-trois portages et arriva le quatriesme du mois suivant au fort d'Annezouhah [Amesocanty?] où estoit le Père Bigot. Les gens dudit Sieur de Villieu se trouvèrent sy fatiguez et malades, qu'il fut obligé d'en prendre d'autres pour se rendre à Québec où il arriva le vingt-deux [août].

C'était aussi la période illustrée par les exploits de Pierre Lemoyne, sieur d'Iberville. Ayant pu goûter à la guerre en Nouvelle-Angleterre, en réduisant et en démolissant le fort de

Pemquid, au sud de la rivière Saint-Georges, le 16 juillet 1696, ce brave des braves parmi les officiers canadiens proposait à ses chefs, en 1700, la prise de Boston, le gros poste stratégique commandant toujours les frontières de l'Acadie et d'une partie du Canada. Voici comment il proposait de s'y prendre ⁵ :

Je voudrais, partant de France passer par Panaouamské, de là, à Kénébequi et de là à Québec par la rivière de la Chaudière où je verrais les endroits les plus propres pour y faire transporter des vivres et des munitions de guerre; passant à ces villages, je prendrais des mesures avec Monsieur de St Castin, qui a une parfaite connaissance du païs Bastonnais et nous verrions ensemble ce qu'il conviendrait de faire pour faire trouver les dits Sauvages au rendez-vous sans leur découvrir mon dessein. Après ces précautions, j'yrais, comme je viens de dire, à Québec, pour y lever les gens propres, au nombre de mille Canadiens et quatre cents soldats choisis sur les troupes, et quatre cents Sauvages nos alliez... Je voudrais partir de Québec en canot dans le commencement de novembre ou au plus tard le quinze pour de là me rendre par la rivière de la Chaudière au village de Kénébequi, où serait le rendez-vous. Avec mes troupes et avec ce renfort, je traverserais les bois vis à vis de Boston, que j'approcherais à trois ou quatre lieues, toujours à couvert, et je m'y rendrais à la faveur de la nuit, à la pointe du jour, et m'en étant rendu maître et désarmé les habitants, j'enverrais des partys ruiner le plat pays jusques aux portes de Newyork, pour laisser cette place déserte, si on le juge à propos.

Le Cour n'ayant pas daigné confier cette entreprise à d'Iberville, un autre projet plus ambitieux encore contre la Nouvelle-Angleterre, fut exposé, l'année suivante, 1701, apparemment par le Sieur de Brouillan, gouverneur de Port-Royal ⁶. Un autre semblable, en 1702, par le baron Vincent de Saint-Castin ⁷. Ces deux projets étaient analogues toutefois à celui de d'Iberville, en ce sens qu'ils comportaient une invasion venue du Canada à la fois par voie de la mer et par voie des rivières. Mais ils n'eurent pas de suite. À défaut d'une expédition massive et coûteuse, on préféra harceler sans cesse les Anglais et surtout les garder à distance par une guerre d'escarmouches, des raids-surprises. Les indigènes aimaient cette petite guerre : on n'avait qu'à les y encourager et l'on se mit dès lors à les pourvoir pour cela de vivres et de munitions, à leur envoyer même quelques officiers de milice, pour les coaliser et les discipliner. D'ailleurs,

les Anglais ne dédaignaient pas de monter contre les Français les Iroquois des Cinq-Nations et de les incorporer à leurs expéditions.

Comment les autorités du Massachusetts voyaient-elles et tentaient-elles de contrecarrer cette coalition franco-indienne, dans le territoire litigieux du Maine, relevant de leur juridiction ? Les allusions ne manquent pas, dans les documents de source anglaise ⁸.

Au Conseil du Massachusetts, on était prévenu, le 25 février 1703, que des officiers français (nous dirions plutôt canadiens-français) étaient allés jusqu'à la baie de Sagadahoc soulever les indiens contre les Anglais. Plus tard, le 26 mai, un sachem nommé Moxus informait le Gouverneur que trois Français (peut-être les mêmes que ci-devant), accompagnés d'indiens, venaient de remonter la Kennebec, amenant deux prisonniers anglais pour les questionner au Canada.

Vers la fin de l'année, le 15 septembre et le 19 décembre, le gouverneur Joseph Dudley envoyait ses rapports au « Council of Trade and Plantations » de Londres. L'hostilité des indiens l'avait induit à lever 1000 miliciens. À deux reprises déjà, il avait dépêché un contingent de 500 hommes vers les trois « forts » de Pegwaket, Amesocanty et Norridgewock, distants d'environ 20 milles de l'un à l'autre et à 150 milles de la mer. Il avait fallu chaque fois effectuer 12 jours de marche forcée à travers les forêts, en portant à dos toutes les provisions. Et le seul résultat avait été de surprendre une douzaine d'indiens, tous les autres ayant eu le temps de s'échapper, avec leur missionnaire. Le Gouverneur se proposait alors d'envoyer une expédition d'hiver en raquettes, avec des traîneaux pour les bagages.

De leur côté, le marquis de Vaudreuil, nouveau gouverneur du Canada, et l'intendant de Beauharnois donnaient leur version au Ministre des Colonies, le 15 décembre 1703, sur ce qui s'était passé durant la dernière saison ⁹ :

Il étoit revenu à feu Monsieur de Callières que les Abénaquis de l'Acadie avoient fait un traité de neutralité avec les Anglois, sur quelques pourparlers qu'ils avoient eus ensemble : comme ces sauvages et les Anglois se méfiaient les uns des autres et que d'ailleurs les Jésuites observoient les Sauvages,

le traité de neutralité ne fut pas conclu et le Père Rasle, jésuite missionnaire, écrivit au sieur de Vaudreuil après la mort de Monsieur de Callières, que ces sauvages étaient prêts à lever la hache contre les Anglois quand il le leur ordonneroit. Ce qui a fait prendre au sieur de Vaudreuil la résolution de joindre au party qu'il envoyait vers les côtes de Baston, un détachement de dits sauvages Abénaquis, qu'un de leurs missionnaires jésuites a suivi dans l'expédition qu'ils ont faite, sous le commandement du sieur [Alexandre Leneuf] de Beaubassin, qui a ravagé plus de quinze lieues de pays et pris ou tué plus de trois cents personnes [depuis Casco jusqu'à Wells]. L'opinion qu'a le sieur de Vaudreuil que le service du Roy et le bien de la colonie demandent, Monseigneur, que les Abénaquis et les Anglois soient ennemis irréconciliables, l'a engagé à faire cette expédition, et il croit avoir bien réussi.

L'année suivante, 1704, les Anglais ayant riposté en pillant et massacrant dans les bourgades abénaquises, les indigènes demandaient du secours au gouverneur. Vaudreuil usa de représailles sur les Anglais, surtout par la célèbre et cruelle expédition contre Deerfield, Connecticut, conduite par Jean-Baptiste Hertel de Rouville. Mais il n'oublia pas d'aider les Abénaquis à assouvir eux-mêmes leur vengeance et leur envoya à cette fin le lieutenant Jacques Testard de Montigny avec quatre ou cinq miliciens. « Il ne s'agissait que de les rassurer, écrit l'historien Charlevoix ¹⁰ ; et de Montigny suffisait seul pour cela. Il eut bientôt assemblé cinquante guerriers de cette nation et, s'étant mis à leur tête, il alla chercher les Anglois, pilla et brûla un fort, où plusieurs s'étaient retirés, et fit quantité de prisonniers ». Oeil pour œil, dent pour dent : c'était l'évangile des sauvages, même entrés dans la foi catholique . . .

Le vieux colonel Benjamin Church (65 ans), soulevé d'indignation, s'était offert au gouverneur Joseph Dudley, en 1704, et était allé par mer saccager les établissements français, depuis Pentagouët jusqu'au fond de la baie de Fundy, y faisant des victimes et plusieurs prisonniers. Incapable de rejoindre les vrais responsables, on se rabattait sur leurs alliés, même inoffensifs. Voici, du reste, en résumé, les opérations anglaises des années 1704 et 1705 ¹¹.

D'abord, celle du colonel Church, en juin 1704 : après avoir intercepté des lettres adressées de Québec à Port-Royal, qui révé-

laient un plan d'invasion franco-indien, le gouverneur Joseph Dudley fit surprendre en premier lieu Pentagouët, où se trouvait déjà une avant-garde québécoise, un nommé Gourdeau et vingt soldats, avec des présents pour corrompre les indiens. Les rumeurs conféraient probablement des proportions exagérées aux menaces d'invasion. En février 1705, le Gouverneur anglais craignait l'apparition de 1000 ennemis sur ses frontières et, pour prévenir un rassemblement franco-indien, il envoya encore 300 hommes d'élite, en raquettes, commandés par le colonel Winthrop Hilton, surprendre Norridgewock (Narantsouak), la bourgade principale et la plus éloignée. Or, le 22 mars suivant, les hommes revenaient à Pemaquid : ils avaient trouvé le village abandonné depuis déjà longtemps, puisque le blé-d'inde n'avait pas été récolté. On avait tout brûlé avant de revenir, y compris une grande chapelle, une école et une résidence pour leur missionnaire. L'appréhension de l'ennemi était donc réciproquement exagérée.

Ces expéditions coûteuses, ces tueries et ces destructions n'aboutissaient qu'à épuiser mutuellement les ressources des deux partis en conflit. Et l'on était rendu, de part et d'autre, avec une foule de prisonniers sur les bras. Ce qui fit penser au gouverneur Dudley, le premier, semble-t-il, à demander une trêve, pour effectuer un échange de ces prisonniers.

C'est d'abord le 21 août, puis le 20 décembre 1704¹², que Dudley envoya par écrit cette proposition au gouverneur Vaudreuil, par le messager John Livingstone, avec Jean Wells et un nommé Shelden comme compagnons. Étant donné la saison, ces émissaires n'ont pu venir à Québec que sur les neiges, le long des rivières Kennebec et Chaudière ; un autre courrier dépêché un peu avant par voie du lac Champlain ne s'était pas rendu à Québec. Vaudreuil répondit le 26 mars 1705 : « Le sieur Livingstone est fort galant homme . . . Il avoit pris le parti de s'en retourner ; mais on l'a assuré que le dégel l'empêcheroit de continuer sa route à Boston ».

Le gouverneur le garda donc à Québec, en liberté surveillée, mais expédia sa réponse par d'autres : « Monsieur [l'intendant François] de Beauharnois a envoyé deux François et un Anglois au sieur Dudley au travers des bois pour lui faire savoir l'arrivée

du sieur Livingstone à Québec, et ses intentions ». Un autre document nous apprend que les deux Français en question se nommaient Dubois et que l'Anglais n'était autre que Samuel Hill, capturé à la descente sur Wells, en 1703, par Alexandre Leneuf de Beaubassin.

Le 4 juillet 1705¹³, Dudley répondait à Vaudreuil. Non seulement les délégués du gouverneur français étaient rendus à Boston depuis deux mois ; mais, depuis environ un mois, voyageant par les rivières, eux aussi, étaient revenus les émissaires Livingstone, Sheldon et Wells, avec un ambassadeur du gouverneur Vaudreuil, Augustin Legardeur et Courtemanche, et une escorte de huit Français. Il y avait même dans la caravane deux filles anglaises dont John Livingstone avait obtenu la libération. De tout ce monde rendu à Boston, seuls les deux Français nommés Dubois devaient revenir par terre. Et c'était plus expéditif, pour apporter la lettre de Dudley à Québec, que le périple imposé aux autres, pour le retour en Canada par bateau. Le gouverneur anglais ajoutait même en P.S.¹⁴ « Ayez la bonté de dépêcher au plutôt un courrier par terre afin que je puisse savoir ce que vous faites par rapport à l'échange » de prisonniers. Le résultat de ces tractations n'aboutit qu'à une satisfaction partielle et assez tard en 1706. On termina l'opération par voie maritime.

Après l'échange des prisonniers, on oublia bien vite la trêve et les sauvages reprirent, avec l'aide des Français, leur petite guerre dès le printemps de 1708, comme en témoigne une lettre de Vaudreuil au Ministre, datée du 28 juin¹⁵. Quant aux Anglais, ils ne furent pas lents à riposter, s'il faut croire le gouverneur Dudley, écrivant de Boston, à la date du 8 avril 1712¹⁶. Il se vantait d'avoir envoyé régulièrement (sauf les deux dernières années) un parti de trois ou quatre cents hommes détruire leurs moissons avant la maturité, « pour repousser les indiens le plus loin possible, les empêcher davantage de nuire et leur montrer que les Français, s'ils les persuadaient de faire la guerre, n'étaient pas capables de les défendre et de protéger convenablement leurs quartiers ».

On ripostait donc en *persuadant* les indiens de s'éloigner ! Mais ceux-ci s'en moquaient bien, dans la mesure où les Français les ravitaillaient, comme nous l'avons déjà vu. N'empêche qu'ils

seront étrangement dérouterés, lorsqu'à la paix d'Utrecht, le 11 avril 1713, la France cédera toute l'Acadie à l'Angleterre. Cela provoquera la soumission, signée à Portsmouth, N. H., le 13 juillet 1713¹⁷, des indiens de la Nouvelle-Angleterre : « delegates of all the Indians belonging to Norrigaquake, Narakamegock, Amasaconteog, Pigwocket, Penecook », etc.

Quant à la fameuse question des frontières, elle n'était pas encore réglée, loin de là. Depuis la paix de Riswick, en 1697, on essayait de s'entendre entre les deux métropoles ; mais il y avait, en fond de scène, l'intérêt du commerce avec les tribus indigènes de la région contestée. Quant aux Abénaquis eux-mêmes, ils réclamaient obstinément comme leur pays toutes les rivières depuis la Kennebec inclusivement jusqu'à la rivière Saint-Jean, au nord-est. Aussi bien, disaient-ils, quand on avait fixé la frontière anglo-française à l'embouchure de la rivière Saint-Georges, en 1700, on avait tout simplement cédé, sans leur consentement, une partie de leur domaine, ce à quoi ils continuaient de s'objecter, en refoulant à leur manière l'avance de la colonisation anglaise. Ce fut à peu près de même, après la paix de 1713. Mais, leurs forces allant en décroissant, relativement à celles de leurs adversaires, ce harcèlement chronique les menait à l'écrasement définitif¹⁸.

Du jour où les Abénaquis de la vallée de Kennebec réclamèrent et obtinrent le secours du gouverneur de la Nouvelle-France, leur missionnaire, le Père Sébastien Rasle, intermédiaire presque obligé de ces négociations, devint la cible majeure du mécontentement dans le camp ennemi. Cela transpire en 1720, dans les messages des autorités du Massachusetts à Londres¹⁹.

Le gouverneur d'alors, Samuel Shute, écrit, le 17 février à William Popple, le secrétaire du Council of Trade and Plantations. Dans les profondeurs de sa province, dit-il, se trouvent deux tribus. Les indiens « Kennibeck », comptant 100 guerriers, ont leur chef-lieu à Norridgewock, dans une sorte de fort en pieux avec une petite chapelle et un Jésuite ; d'autres résidences moindres sont à Pennicook, Androscoggin et Pegwaket. L'autre tribu, appelée Penobscots, de 150 guerriers, réside sur la rivière de ce nom. Les uns et les autres sont trop dans les intérêts des Français, par l'influence des Jésuites, qui ont continuellement

un résident chez eux. Ça été l'erreur la plus dommageable au gouvernement et à la population de la colonie de tolérer la résidence de Jésuites français à Kennebec et à Penobscot, qui sont deux rivières sur le territoire de Sa Majesté Britannique.

De son côté, Jeremiah Dummer, agent de la Compagnie de Massachusetts Bay, le 25 février 1720, envoyait à la même destination deux dépositions, celles de John Minot et de Lewis Bane, à l'effet que le Jésuite français nommé Rasle soulevait des indiens de Narantsouak, leur promettant l'aide du Canada, parce que le roi George n'était pas le vrai roi chez eux et que, s'ils toléraient l'installation des Anglais dans cette région, en deux ans, ces derniers seraient devenus impossibles à déloger et qu'ils occuperaient même leur bourgade.

Puis le conflit et la rancœur montèrent au paroxysme. Voici comment Thomas Jefferys racontera un peu plus tard le dénouement fatal²⁰ (traduction) :

En 1721 [le 28 juillet], M. Charles Legardeur de Croisil, venu du Canada, M. de Saint-Castin, de Penobscot, Rasle et de la Chasse, missionnaires français, vinrent avec 300 sauvages faire une démonstration de force à Arrowsic, une île de la baie de Sagadahoc, avertissant que, si les Anglais ne quittaient pas les anciennes terres indiennes dans trois semaines, on tuerait les gens, on brûlerait les maisons et on détruirait les troupeaux. C'est ainsi que, le 13 juin 1722, à la baie de Merrymeeting, sur la Kennebec, les indiens entamèrent les hostilités, en faisant plusieurs prisonniers. Le 25 juillet, une proclamation du gouverneur du Massachusetts dénonça les sauvages comme ennemis et rebelles, promettant une récompense de 100 livres par chevelure et 4 chelins supplémentaires par jour, à tous les volontaires équipés à leurs propres frais. L'engagement le plus considérable s'effectua à Norridgewock sur la rivière Kennebec, le 12 août 1724.²¹ Les guerriers de ce village venant juste de rentrer d'une excursion, le capitaine [Johnson] Harmon remonta la rivière avec 200 hommes, dans 17 baleinières et surprit complètement le village, enlevant 26 chevelures indiennes et celle du Père Rasle : les morts et les blessés se chiffèrent à 80...

Le 17 novembre [1724], arrivaient à Boston un capitaine et un lieutenant de marine, avec un message du gouverneur du Canada. Après quoi, en janvier 1725, deux colonels et un notable furent dépêchés de la Nouvelle-Angleterre au gouvernement du Canada, avec mission de protester contre son inter-

vention auprès des indiens rebelles. Après beaucoup d'escarmouches et de sang répandu, les indiens demandèrent et obtinrent, le 15 décembre 1725, une cessation d'hostilités, et, en mai suivant, une paix fut conclue.

La mort tragique du Père Rasle a connu une grande diversité d'appréciations, même entre les historiens des États-Unis. Cela n'entre pas toutefois dans notre propos ; et nous nous contentons de renvoyer le lecteur à la bibliographie que donne à ce sujet le R.P. Thomas Charland, à la fin de sa biographie du Père Rasle, dans le *Dictionnaire Biographique du Canada*²². Et il existe, depuis 1970, du côté américain, une revision critique très objective du rôle du Père Rasle, dont l'auteur se nomme Kenneth M. Morrison (voir notre bibliographie).

Pendant les trois dernières années (1721-1724) d'hostilité particulièrement farouche entre les Anglais et les Abénaquis, ces derniers soutenus plus ou moins ouvertement par les Français, il y eut échange de lettres entre les gouverneurs Vaudreuil, du Canada, et Samuel Shute, du Massachusetts²³. Quatre de ces lettres sont datées du 22 décembre 1721 au 7 juin 1722 ; les autres sont plus distancées. On avait presque un service de postillon régulier entre Québec et Boston. Vaudreuil, ne pouvant recourir aux Abénaquis, à cause de leur état de guerre avec leurs voisins, envoyait des officiers canadiens, par exemple Louis Deny de la Ronde et un nommé Sagesse, le 2 octobre 1723.

Après la destruction de Narrantsouak, les survivants du village s'enfuirent à Saint-François du Lac, au nombre de 150. Et les restes des Abénaquis dispersés dans le Maine, tout en gardant leur rancœur, observèrent la paix convenablement. À ce prix, ils obtenaient la tolérance anglaise. Les préliminaires du traité avec le gouverneur William Dummer dataient, comme nous l'avons vu, du 15 décembre 1725. Mais toute la nation indienne fut invitée à le ratifier à Falmouth, le 6 août 1726, et même à Casco, le 25 juillet 1727. Le calme relatif se maintint ensuite jusqu'à la guerre de Sept Ans, soit près de 20 ans.

RÉFÉRENCES

- ¹ *Calendar of State Papers, America and West Indies* : a) 1689-1692, no 862, 1690 (April?) and no 152, Boston, May 29, 1689 ; b) 1720-1721, no 263 : John Riggs to Genl. Nicholson, gov. of S. Carolina, Albany, Oct. 16, 1720.
- ² Maine Hist. Society, *Collections*, I ser., vol. I, pp. 300ss. Voir aussi II ser., vol. V, page 221.
- ³ Paris, 1744, tome III, pages 75 à 79.
- ⁴ *Collection de manuscrits relatifs à l'histoire de la Nouvelle-France*, Québec, 1884, tome II, page 143.
- ⁵ *Ibidem*, pages 346s.
- ⁶ *Ibidem*, pages 392-394.
- ⁷ *Ibidem*, pages 397ss.
- ⁸ *Calendar of State Papers, America and West Indies (1702-1703)*, pp. 224, 454, 689s, 881.
- ⁹ *Collection de manuscrits*,... tome II, pages 405s.
- ¹⁰ *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France*, Paris, 1744, tome III, page 435.
- ¹¹ *Calendar of State Papers*... (1704-1705), pages 455, 947 et 968.
- ¹² *Collection de manuscrits*..., II, pp. 426-433.
- ¹³ et 14. *Idem*, pp. 435 et 438.
- ¹⁵ *Idem*, page 495.
- ¹⁶ *Calendar of State Papers*... (1711-1712), no 375 : Dudley au Council of Trade and Plantations, Boston, 8 avril 1712.
- ¹⁷ *Idem*, (1712-1714), no 467.
- ¹⁸ On trouve une discussion intéressante sur ce point litigieux dans un écrit anonyme de 1718 : « Mémoire sur l'Acadie par rapport aux Sauvages Abénaquis » (copie dans ASQ, Ms 127, pages 416-422), traduit par O'Callaghan dans ses *Documents relative to the colonial history of the State of New York*, pp. 878-881.
- ¹⁹ *Calendar of State Papers*... (1719-1720), no 564.
- ²⁰ Thomas Jefferys (ed.), *The natural and civil history of the French Dominions in North and South America*..., London, 1760, Part I, page 123. On trouve une dissertation sur le même sujet dans Maine Historical Society, *Collections*, Ser. II, vol. I, pp. 353-388.
- ²¹ L'Angleterre utilisait encore l'ancien calendrier julien, en retard de 11 jours sur le calendrier grégorien, en usage en France depuis la réforme.
- ²² *Dictionnaire Biographique*..., vol. II, Québec, 1969, pages 566 à 569.
- ²³ *Collection de manuscrits*..., tome III, pp. 91 et 104.

CHAPITRE VI

PAR VOIE D'OCCUPATION

À partir de 1628, la Plymouth Company accorde des concessions sur la Kennebec et des forts de traite sont construits — Colonisation arrêtée par la guerre indienne et reprise après 1724 — Colonisation sur la Chaudière retardée à 1737 — Les forts sur la rivière Kennebec bâtis en 1754 — Projet d'une invasion vers Québec par Shirley — Après la conquête, Montrésor explore les sources des rivières.

Non seulement Samuel de Champlain, mais aussi des explorateurs anglais, à partir de 1605, entrèrent dans l'estuaire de la rivière Kennebec (appelé Sagadahoc) et tentèrent de s'établir dans ces quartiers. En 1628, pour la première fois, des colons de la Plymouth Company obtenaient une concession en bordure de la rivière et parvenaient à s'y maintenir. Cela nous justifiera de remonter dans le passé et d'expliquer comment s'est faite l'occupation du territoire, au moins l'occupation partielle, le long de la rivière Kennebec (Planche 10).

En 1620, le roi de Grande Bretagne accordait à la Plymouth Company une charte pour toute la Nouvelle-Angleterre, du 40 ième au 48 ième degré de latitude nord, du moins à ce qu'on prétendait. À son tour, la Plymouth Company, divisant cet immense territoire, en accordait de larges tranches à des individus ou à des compagnies privées, moyennant certaines obligations et redevances. Plus que des entreprises de colonisation, c'étaient alors des entreprises commerciales de pêche ou de traite avec les indigènes, bien dans la veine du mercantilisme britannique.

Sur la rivière Kennebec elle-même, en adoptant, plutôt que l'ordre chronologique, celui de la géographie, du sud au nord, d'après une carte manuscrite datant des environs de 1720¹, nous

rencontrons d'abord un premier domaine ou « patent », de dix milles de profondeur, chaque côté de la rivière, et s'étendant en front depuis l'extrémité nord de Swan Island jusqu'au confluent de la rivière Cobbisecontee, soit environ 14 milles. Sur la carte, il y a une légende : « Les indiens ont vendu cette étendue de terre à Christopher Lawson, le 10 octobre 1649 ; Lawson l'a vendue à MM. Lake & Clark (2 juillet 1650) ; Lake y a résidé en personne jusqu'à ce qu'il soit tué par les indiens. Maintenant possédée par MM. Byby Lake, Edward Hutchinson et d'autres ; ils en ont joui en paix depuis lors.

Sur la rive droite de la Kennebec, juste en amont de Swan Island, la carte indique le « Fort Richmond, built by proprietors and maintained by the Province as a bridle upon the Indians to keep them from coming down the River ». Dix à douze milles plus haut, se trouve dessinée « Alexander Brown's House ».

La concession suivante commence à la rivière Cobbisecontee et remonte « about 16 miles » jusqu'aux chutes de Negumkike, mais sur une profondeur de 15 milles chaque côté de la Kennebec. Voici un extrait de la légende à ce propos : « Concession de la Plymouth Company du 16 janvier 1629 . . . les bornes en ont été confirmées par marchés avec les indiens du 8 août 1648 et du 10 septembre 1653. L'ancienne Compagnie l'a vendue, en a délivré l'acte le 15 juin 1665, cet acte enregistré le 22 octobre 1719 » . . . La carte indique, sur la rive droite, « Mr Walker's House », un peu plus bas que la chute de Cushnoc (Augusta), où se trouve la « Trading House », sur la rive gauche.

Enfin, la dernière grande concession, pour cette période éloignée, nous fait remonter encore environ 14 milles dans la rivière Kennebec, dépassant les chutes de Taconic (à Waterville), par dix milles de profondeur de chaque côté, et la légende de la carte nous dit : « Vente des indiens à Lawson, 24 mai 1653. Vendu par Lawson à Lake & Cie, 31 mai 1653, et maintenant possédé par Byby Lake, Edward Hutchinson & Cie. Commençant à Negumkike et remontant à quatre milles en amont des chutes Taconic . . . Une maison de traite bâtie par Lawson, en 1653, et améliorée par Lake & Cie pendant plusieurs années, l'ayant acquise de Spence, jusqu'à la mort de Lake, tué par les

indiens ». Le poste de traite se trouvait au confluent de la rivière Seabasticook.

En scrutant ces textes, on voit que la carte, faite après 1719, remonte toutefois au temps du grand conflit avec les Indiens. Tout devait être paralysé alors dans ces quartiers. Dans le haut de la carte, sont bien indiqués : « Naridgewak Town & Fort standing by the River » et « Indian Planting Ground », donc avant leur destruction par les Anglais, le 23 août 1724.

Cette avance dans les terres, à une assez grande distance, n'était qu'une prise de possession encore très précaire. Elle devait être suivie de très loin par la conquête définitive des défrichements. Celle-ci fut lente à démarrer. L'hostilité des Indiens, d'abord sporadique, devint bientôt chronique, comme il fut démontré au chapitre précédent. Elle eut pour effet de bloquer le front des établissements agricoles, et même, plusieurs fois, de le faire reculer un peu.

Tout en demeurant hostiles aux colons, parce qu'ils empiétaient sur leurs terres, les Abénaquis ne refusaient cependant pas de traiter commercialement avec les marchands anglais, ce qui leur était bien plus avantageux que de se rendre à Québec ou à Pentagouet. C'est par ce biais que le gouverneur Dudley, du Massachusetts, réussit à conquérir des positions plus solides dans le territoire contesté. Justin Winsor² parle d'un « block-house built in 1714, near the junction of the Kennebec and Seabasticook rivers ». Il aurait même pu mentionner le poste de traite installé là en 1653. Pour être rendus aussi haut dans la rivière, les commerçants anglais n'en étaient pas sans doute à leur premier pas.

Voici comment le tout avait débuté, en temps d'accalmie, d'après une relation du Père Rasle, missionnaire des Abénaquis³ :

Un marchand bostonnais leur ayant demandé la permission d'établir un comptoir sur les bords du Kennebec, ils y consentirent sans réfléchir aux conséquences. Bientôt il en arriva un second, puis un troisième. Finalement ils devinrent si nombreux que les Abénaquis commencèrent à s'alarmer, surtout lorsqu'ils s'aperçurent qu'ils érigeaient des petits forts pour se mettre en sûreté.

D'après une relation de 1721⁴, il y avait alors plus de 300 familles anglaises établies sur les anciens territoires des Abénaquis de la Kennebec et protégées par des forts. Vaudreuil et Bégon écrivaient au Ministre des Colonies, le 17 août 1722⁵ : « Les Abénaquis, depuis la paix (1713), ayant toujours inutilement représenté aux Anglais de ne point envahir leurs terres et voyant que chaque année ils avançaient sur eux, qu'ils avaient déjà bâti huit forts, s'assemblèrent de tous les villages, au mois de juin 1721 », et descendirent en nombre au fort anglais de l'île Arow-sic, aujourd'hui Georgetown, pour formuler leurs protestations et leurs menaces. En septembre 1722, on rapportera à ce sujet, qu'ils « ont harcelé les garnisons de deux forts où s'étaient retirées celles de trois forts abandonnés ».

L'un de ces forts était sans doute le fort Richmond, dont il est question bien souvent, mais en particulier dans un article du Rév. Henry O. Thayer⁶. Il était situé sur le côté ouest de la Kennebec, vis-à-vis de l'île aux Cygnes, à l'emplacement de la ville de Richmond, Maine. Bâti d'abord en 1720, par l'initiative privée, pour se protéger contre les déprédations indiennes. Rebâti et agrandi en 1724 par le capitaine-ingénieur Joseph Heath, en vertu d'un ordre du gouverneur William Dummer, du 19 nov. 1723. On pensait alors à construire un autre fort à Cushnoc (Augusta) ; mais on ne s'y appliqua qu'en 1754.

Après la déconfiture des Abénaquis de Narrantsouac, en 1724, l'avance des établissements anglais dans la vallée de la Kennebec cessa d'être inquiétée pendant environ un quart de siècle. Du moins, on ne signale durant ce temps aucune violence ouverte ni d'un côté ni de l'autre, bien qu'on ait continué à redouter les indiens, toujours rancuniers.

Pendant cette même paix, qui avait sa contrepartie du côté de la Nouvelle-France, les autorités de la colonie se décidèrent enfin à laisser pénétrer la colonisation dans la vallée de la Chaudière. Il y avait bien la seigneurie de Lauzon, accordée depuis le 15 janvier 1636, qui s'étendait à 18 milles de profondeur, sur neuf milles de chaque côté de la rivière. Il y avait même, en arrière, la seigneurie Jolliet, concédée le 30 avril 1697. Mais celle-ci n'avait pas été exploitée d'aucune façon et la seigneurie de Lauzon ne comportait encore qu'une étroite bande colonisée

le long du fleuve Saint-Laurent. On avait voulu garder un rideau de forêt comme protection du côté de la Nouvelle-Angleterre.

Mais, le 23 septembre 1736 (Planche 12), le gouverneur et l'intendant concédaient du même coup trois seigneuries importantes le long de la Chaudière : les seigneuries Taschereau, Fleury de la Gorgendière et Rigaud de Vaudreuil. Puis, le lendemain, ils ajoutaient encore, en remontant, deux demi-seigneuries, celles d'Aubert-Gallion et d'Aubin de l'Isle. Du jour au lendemain, la rivière Chaudière était donc jalonnée, des deux côtés, jusqu'à 60 milles de son embouchure. Et, dès que l'acquiescement du Roi fut connu, à l'été de 1737, les premiers colons traversèrent 30 milles de forêt pour aller fonder l'établissement, rapidement florissant, de la Nouvelle-Beauce, appelée par les Anglais du nom abénaquis de « Sartigan ». Toute la différence, du côté canadien, c'est que les colons n'avaient pas à craindre l'hostilité des indiens : c'étaient des amis et on n'empiétait pas sur leurs territoires ancestraux. Aussi ne verrons-nous aucunement les Canadiens se préoccuper de défense militaire, alors que les pionniers du Maine verront dans ces Beaucerons une nouvelle menace ajoutée à celle des Abénaquis.

La rivière Kennebec continuait cependant à se peupler graduellement vers le nord, chaque étape étant soutenue sinon précédée par des postes de défense. En 1767, le 6 juin⁷, un habitant de la région, le colonel William Lightgow (52 ans) racontait ce qu'il avait vu depuis son enfance. Quand il n'avait encore que six ans environ, vivant à Topsham, sur la baie de Merrymeeting, il y avait déjà là 15 ou 16 familles et plusieurs autres colons dispersés depuis le site du fort Richmond jusqu'à l'océan. Mais la guerre du gouverneur Dummer était venue, où les Abénaquis avaient tout ravagé. La famille Lightgow avait échappé en se réfugiant dans le fort de Brunswick. En 1748, le colonel Lightgow s'était vu confier le commandement du fort Richmond et il y avait alors des habitants d'établis dans toute la contrée protégée par ce poste.

En 1750, les patrons de la Plymouth Company commencèrent à revendiquer leur ancienne concession (« patent ») sur la rivière Kennebec, celle dont il fut question quelques pages plus haut, entre Cobbisecontee et Negumkike. En 1752, la Com-

pagnie, délaissant le fort Richmond, en construisit un autre un peu plus haut et sur la rive opposée, parce que ses colons s'y étaient fixés. On l'appela d'abord le fort Francfort (aujourd'hui Dresden, dans l'ancien township de Pownalborough), puis fort Shirley (en l'honneur du gouverneur du Massachusetts, qui revint d'Europe en 1753). Le soi-disant fort (Planche 11) n'était toutefois qu'un hangar entouré d'une enceinte de pieux avec deux blockhaus armés de canons ⁸.

En 1754, la même Compagnie, qui avait naguère établi un poste de traite, sur une pointe de terre, en bordure est de la Kennebec, à l'endroit nommé Cushinoc par les Indiens, pour signifier que la marée ne monte pas plus haut, construisit cette fois le fort Western, au même endroit (au pied de la chute aménagée maintenant vis-à-vis la ville d'Augusta). Ce fort, dont une réplique existe encore — sorte de musée historique —, était une grande habitation à deux étages, en bois équarri, d'environ 100 pieds par 32, entourée d'une double palissade ayant aux quatre coins des blockhaus à deux étages.

Pour garnir le fort Western et lui conférer quelque utilité, les sociétaires de la Plymouth Company recoururent cependant au patronage du gouverneur Shirley, enclin à se faire du capital politique et jouissant, par sa diplomatie, d'un véritable ascendant sur les deux branches du parlement du Massachusetts. À cette fin, ils rédigèrent une requête en forme, garnie d'environ 400 noms (réels ou fictifs). Ils invoquaient une raison d'utilité publique, signalant que leur établissement augmente rapidement. On y a fait venir à grands frais des colons allemands et l'on donne des terres gratuitement à ceux qui veulent s'y établir. De la sorte, on aura constitué en peu d'années une solide barrière aux Français et aux Indiens du Canada. Mais la situation demeure précaire, par peur, justement, des Indiens, qui peuvent enfreindre leur récent traité de paix (1749), comme ils ne l'ont que trop fait dans le passé. On demande une défense efficace contre les coups possibles de ces ennemis de toujours ⁹.

William Shirley donna résolument dans ce plan, lui ajouta du sien, dans une étape importante, avec une velléité d'action offensive contre le Canada. Des extraits de ses écrits diront mieux que toute autre source quelles étaient ses préoccupations,

réelles ou affectées, à la veille de s'embarquer dans une grande affaire ¹⁰.

Il se disait informé que, depuis l'été précédent, un groupe de colons français s'était fixé sur un portage de 10 à 12 milles en longueur, portage qui séparait la tête de la Kennebec de celle de la Chaudière. Il avait appris de plus que des Français s'étaient établis très densément sur 12 milles de chaque côté de cette dernière rivière, à environ 30 milles de son embouchure et à mi-chemin entre le fleuve Saint-Laurent et le portage déjà mentionné. Leur missionnaire s'évertuait à amener quelques habitants lui bâtir une chapelle et résidence sur la Kennebec, à trois ou quatre milles plus haut que Cushnoc et à 24 milles de Francfort. D'après les papiers enlevés naguère au Père Rasle, la source de la Kennebec, où des Français auraient pris pied dernièrement, était un « rendez-vous général » de presque tous les indiens descendant vers l'est en guerre contre les Anglais. Notons au texte (traduction) ce passage significatif de Shirley :

Je ferais remarquer en outre que cette route fournit aux Français venant du Canada, pour faire des incursions sur notre Province à partir de Québec, une voie plus courte que n'importe où ailleurs... Construire un fort solide près de la source de la rivière Kennebec, au-dessus des bourgades d'indiens Norridgewocks, retiendrait efficacement ces derniers dans la soumission qu'ils nous doivent ou les obligerait à abandonner complètement la rivière.

Le Gouverneur a donc un plan en tête et il en parle maintenant avec Londres ¹¹, en jouant sur l'incertitude de la frontière anglo-canadienne vis-à-vis sa province. Si on laisse s'enraciner les deux établissements déjà mentionnés, écrit-il, on risque de voir les Français s'emparer de toute la vallée de la Kennebec. Lui, il déciderait volontiers que les deux rivières Kennebec et Chaudière sont en territoire britannique. Mais, comme il serait extrêmement délicat d'aller troubler les Français sur cette dernière, il ne le ferait pas sans une directive expresse de Sa Majesté. Quant à leur prétendu établissement sur le portage entre les deux rivières, s'il en dépasse le milieu et s'approche assez du haut de la rivière Kennebec pour mettre en danger son contrôle, il sommerait les Français de s'en retirer et les y contraindrait de tous ses moyens, avec les armées de la Province. Mais, pour cela,

il fallait des postes fortifiés le long de la Kennebec : un à Cushnoc, à 60 milles de l'embouchure, et un autre plus considérable, pour 1000 à 1500 hommes, à la tête de la rivière. En même temps, pour ravitailler les troupes, Shirley se disait confiant de peupler rapidement la vallée avec sept ou huit cents colons.

Par contre, voici le point de vue de l'historien Thomas Hutchinson, à son tour gouverneur du Massachusetts, sur les prétentions passablement utopiques de son prédécesseur. Son récit débute au printemps de 1754, avec la session de l'Assemblée à laquelle Shirley avait exposé ses plans, et il le coiffe de cette introduction sentencieuse ¹² : « Une rumeur parfois s'accrédite parce que son objet, dans sa nature, est vraisemblable. Sur la rumeur voulant qu'il y eût un établissement français entre les rivières Kennebec et Chaudière, on en a conclu arbitrairement que ce devait être une place très avantageuse pour un tel établissement, sans quoi une telle rumeur n'aurait pas pris naissance ». Autrement dit, il arrive qu'on prenne des rêves pour une réalité !

Ayant, par ses amis, des connivences avec l'Assemblée, le gouverneur Shirley s'en fit autoriser à lever un corps de milice pour aller vérifier sur place l'authenticité de la rumeur : dans l'affirmative, détruire l'établissement en question ; dans la négative, empêcher qu'on y pense de nouveau, en élevant des forts à des endroits stratégiques de la Kennebec, route classique de Québec à la Nouvelle-Angleterre. L'Assemblée confiait même à Shirley la direction personnelle de cette affaire. Effectivement, il mobilisa 800 hommes et se rendit de Boston à Falmouth, prenant la précaution d'y amener avec lui le quorum de son conseil exécutif et plusieurs membres influents de la Chambre, afin de les compromettre dans ses opérations, pour le jour où il lui faudrait rendre ses comptes à l'Assemblée générale.

À Falmouth, avait été convoquée une conférence avec les chefs indiens du territoire, pour les rassurer sur les buts de l'entreprise. Shirley confia ensuite les opérations au major général John Winslow. Environ vingt milles au nord du fort Richmond, près de Cushnoc, on laissa des militaires en garnison au fort que la Plymouth Company ou mieux certains de ses ressortissants faisaient construire pour protéger leur concession de territoire ; ce fut le fort Western, ainsi nommé en l'honneur d'un ami de

Shirley, dans le Sussex britannique. Ensuite, remontant la Kennebec environ dix-huit milles, à peu de distance en aval des chutes ou rapides de Taconick, Winslow construisit lui-même un fort plus important, qu'on nomma fort Halifax, en l'honneur du célèbre Secrétaire d'État anglais. Enfin (du 8 au 23 août), pas moins de 50 militaires entreprirent de monter au fameux portage de la frontière canadienne et jusqu'à un lac censé en marquer le milieu. En fait, ce n'était que l'un des *Carry Ponds* entre la Kennebec et la rivière Dead. Mais, n'ayant découvert aucune trace d'établissement français ou sauvage, ils s'en retournèrent à Casco. L'expédition coûteuse, dont Shirley avait habilement renvoyé la responsabilité sur son gouvernement, n'avait été qu'un déploiement militaire sans bénéfice concret, conclut encore Hutchinson : Français et indiens durent cesser bientôt de convoiter du territoire britannique, occupés qu'ils furent à se défendre eux-mêmes de leurs ennemis.

Voici maintenant quelques précisions de plus sur l'expédition et ses étapes¹³. La flotte quittait le port de Boston le 22 juin 1754 et atteignait la baie de Casco le 26. Deux jours après, conférence avec les Abénaquis de la rivière Kennebec, où Shirley leur expliqua le but de son expédition et obtint leur agrément tant pour la construction des forts que pour l'établissement de nouveaux colons aux environs. Départ le 4 juillet et arrivée le 6 au fort Richmond. Du 8 au 12, remontée de la rivière, avec divers bateaux et les cages de bois destiné au premier fort, jusqu'à Cushnoc (Augusta), « where the English had built a fort formerly ». Le 14, un détachement prend les devants vers Taconick Falls « seventeen miles, to view a place to build the fort ». Le 25, « Major General Winslow with part of his army landed at Teconnett point, where the Plymouth Company had built a fort above one hundred years since »¹⁴. Le 27, « the General with the Captains held a council to consult where to built the fort and agreed to set it where the old fort stood ». Il est toutefois utile d'ajouter que, si le fort Halifax fut bâti au pied des chutes Taconick (à un demi-mille, dira-t-on plus tard), ce fut, plus précisément sur la pointe nord du confluent des rivières Sebasticook et Kennebec. On peut localiser encore ce site très facilement, près de la petite ville de Winslow, en face de Waterville, Maine. Ce nom de Winslow vient donc du fondateur du

fort Halifax, du moins de celui qui l'a commencé en 1754 ; car il ne fut complété que l'année suivante et sur un plan moins imposant, par William Lithgow ¹⁵.

Avant la dernière étape de son expédition, s'il faut en croire l'historien Joseph Williamson ¹⁶, Shirley y aurait lui-même présumé, en profitant de son séjour au fort Halifax en construction, pour aller visiter le fameux site abénaquis de Narantsouak. Au retour de l'expédition, le Gouverneur en fit rapport à l'Assemblée générale, dans un *message* du 18 octobre 1754 ¹⁷. Sans insister, naturellement, sur la menace hypothétique d'invasion française, concrétisée par un rendez-vous franco-indien qui aurait existé à la hauteur des terres, Shirley vantait la valeur stratégique du fort Halifax par rapport aux indiens. Comme la rivière Sebasticook était la seule communication en usage chez les Penobscots pour rejoindre les Norridgewocks et même se rendre à Québec, on pouvait, par le fort, couper cette liaison et, au besoin, on pouvait faire une descente surprise sur l'une ou l'autre bourgade indienne.

Pour le moment, les Abénaquis de Narantsouak et les quelques autres rencontrés en cours de route par le corps expéditionnaire n'étaient pas en mesure de manifester leur réprobation, à la vue de ces opérations militaires. Mais ils ne furent pas lents à rapporter les faits aux autorités coloniales, à Québec, où dame Rumeur, comme d'habitude, ne manqua pas de les exagérer d'une bouche à l'autre. C'est ce que nous pouvons constater par un document français attribué au chevalier Charles de Raymond, adressé à Michel Lecourtois de Surlaville et remontant à 1755 (plutôt qu'à 1754), dont suit un extrait ¹⁸ :

Le printemps dernier, les Abénaquis ont rapporté qu'ils [les Anglais] ont établi un fort au bas de Naransouak... et qu'ils avaient monté cette rivière jusqu'à sa source... où il y a un lac et un portage de 4 lieues où se fait la séparation des eaux qui descendent à la mer par la rivière Naransouak, et de notre côté elles descendent par Sasagués Senaudin [rivière Arnold] dans le lac Namekantic qui se décharge dans la rivière du Saut de la chaudière... Ces abénaquis avaient dit que les Anglais avaient fait un 3^e fort sur le lac Namekantic où la rivière Sasagués Senaudin se jette dans ce lac... on a envoyé des Sauvages pour savoir si ce rapport est véritable.

Avec son fort Halifax, bâti à l'heure où une nouvelle guerre s'amorçait entre les Anglais et les Français en Amérique, William Shirley avait, certes, un bon prétexte pour suggérer ensuite une opération militaire d'envergure contre Québec. Il l'avait peut-être déjà depuis un bon temps dans la tête, lorsqu'il le proposa explicitement, le 15 août 1755, à Sir Thomas Robinson, Secrétaire d'État à Londres¹⁹, en suggérant l'envoi de « 3000 New England men to go up the Kennebec, and down the Chaudiere, destroy the French settlement there, cross the River St. Lawrence, and join the English Regiments before Quebec . . . This plan is founded on one laid during the lastwar . . . »

L'historien Francis Parkman, puisant aux sources américaines, nous parle explicitement de ce nouveau plan concerté d'invasion du Canada²⁰. Il donne à ce propos plusieurs références, en particulier une autre lettre de Shirley à Robinson, du 19 déc. 1755 : . . . « at the same time perplex and divide the ennemy by an inroad down the Chaudiere upon settlements about Quebec ».

Il y tenait donc obstinément et, malgré le refus essuyé au conseil de guerre des colonies anglaises, il proposait encore, dans son *message* de mars 1756 au Conseil du Massachusetts, « the sending of a small scout at least, since the Colonies refused to raise the required troops »²¹. Mais, précisément cette année-là, par suite de ses maladresses et insuccès militaires, le Gouverneur dut se rendre en Angleterre pour expliquer son cas et fut remplacé l'année suivante.

Les autorités de la Nouvelle-France, en mesure de se bien renseigner sur la mise en scène de leurs adversaires du Massachusetts, ne se laissèrent guère impressionner. On savait qu'une invasion massive par cette frontière était impossible et que, en toute hypothèse, on en serait informé d'avance par les sauvages. Mais la situation des Abénaquis eux-mêmes devenait un problème pour les finances de la colonie. Le 6 août 1756, le gouverneur Vaudreuil écrivait sur le sujet au Ministre des Colonies en ces termes²² :

Les sauvages de Pentagouët ayant occasionné une grande consommation de vivres à la rivière St-Jean, je me suis décidé à les rappeler et à écrire au Révérent Père [Simon-Pierre] Gou-

non de les mener à la Bausse (sic), où nous pourrions aisément et à peu de frais les secourir ; ils seront d'ailleurs à portée de me dédommager des dépenses que le Roy fera pour eux en allant en party sur l'anglois avec nos [sauvages] domiciliés.

On n'a cependant trouvé aucune preuve que ce projet de migration en masse ait été exécuté. Tandis que les Abénaquis de la Kennebec laissèrent pratiquement leurs villages, devant l'occupation militaire de la vallée, ceux de Pentagouët protestèrent si bien de leur neutralité qu'ils purent demeurer dans leur patrie, malgré l'érection, en 1759, d'un fort anglais par le gouverneur d'alors, Thomas Pownall, non loin de chez eux, à l'embouchure de la rivière Penobscot. Mais ils étaient désormais perdus pour la cause française.

Pownall, devenu gouverneur du Massachusetts en 1757, aura le souci d'explorer plus sérieusement le passage Kennebec-Chaudière. Jusque là, avec Shirley, on ne s'était jamais rendu jusqu'au bout et on s'illusionnait sur la nature du reste du trajet. Deux militaires, nommés Hobbs et Kennedy, avaient bien fait un rapport sur ce trajet ; mais, à l'examen, il se révéla une pure conjecture, basée sur les dires des sauvages, peu fiables pour la cause anglaise.

Pownall donna donc mandat, le 14 avril 1758²³, au capitaine Alexander Nichols, commandant du fort Frederick (Pemaquid), de pousser une exploration en règle, depuis le fort Halifax, non seulement jusqu'à la hauteur des terres, mais aussi, sur le parcours de la Chaudière, jusqu'aux premières habitations françaises. On ne put, encore une fois, aller jusqu'au but ultime de l'exploration. Mais les voyageurs rapportèrent du moins au Gouverneur²⁴ que le prétendu portage facile de quelques milles était en fait une longue piste indienne par terre de près de 50 milles, à vol d'oiseau, et « impracticable to an Army that hath a Train of Artillery and heavy Baggage » ; qu'on pouvait cependant songer à l'envoi éventuel d'un parti d'éclaireurs armés légèrement.

À travers leur idée générale, tout de même assez juste, sur notre route militaire, les Anglais restaient encore avec de grossières fantaisies, sur certains points. En fait preuve l'extrait suivant d'un ouvrage anglais contemporain²⁵. Parlant des voies

d'invasion de la Nouvelle-Angleterre, depuis que celle de la Kennebec a été fermée par des forts, l'auteur continue : « Il y en a d'autres, de ces routes par lesquelles les Français et les sauvages alliés ont si souvent envahi notre province, bien que peut-être on les considère plus appropriées à cette sorte d'expéditions indiennes qu'à la marche de troupes régulières. » Les Abénaquis « français » sont fixés à présent sur les rivières Puante (Bécancour) et Saint-François, d'où ils accèdent facilement à la tête de la Kennebec, le « rendez-vous des Français et des indiens ». Le site en est ou bien à la tête des rivières, au lac Mégantic, ou bien à un autre grand lac, légèrement au nord-est du premier, reconnu comme l'endroit central de toute la région et une vraie barrière entre les deux pays. Mais les Anglais n'en connaissaient pas d'autre description que la narration vague de l'aventurier Claude Lebeau ; ils savaient toutefois que c'était le carrefour des deux grandes voies d'entrée en Nouvelle-Angleterre, la Penobscot et la Kennebec. Et ni l'une ni l'autre n'était vraiment bloquée ; car la Kennebec restait ouverte jusqu'à la bourgade de Norridgewock, d'où, par la rivière Sandy, on pouvait éviter les forts et, par la rivière Saco, atteindre le cœur de la Nouvelle-Angleterre.

Ce fameux *rendez-vous* des Français et des Abénaquis hantait donc encore l'imagination des Anglais. Alors que les cartes françaises sont muettes à son sujet, cet épouvantail de nos adversaires trouve place sur leurs cartes les plus autorisées de ce temps-là. Thomas Jefferys, en 1755, écrit, sans doute inspiré de Shirley ²⁶ : « Indian & French Rendez vous extremely proper for a Fort, which would restrain the French & curb ye Abenakki Indians ».

Ce n'est qu'après la suspension des armes, à la capitulation de Montréal, en 1760, qu'il deviendra possible d'opérer posément la reconnaissance du passage Chaudière-Kennebec. Les nouveaux maîtres, sous l'initiative de James Murray, entreprirent aussitôt un levé cartographique de toute la vallée du Saint-Laurent, dont la résultante, une belle carte colorisée de 2,000 pieds au pouce, en plusieurs sections, qu'on appelle la « carte de Murray », est conservée précieusement au British Museum, avec un fac-simile aux Archives publiques d'Ottawa. Une carte subsidiaire fut aussi dressée sous le titre : « A draught of a Route

from Quebec to Fort Halifax on the River Kennebec and back again to Quebec by the Rivers Chaudiere & Kennebec in forty four days. Taken by order of his Excellency Brigadier General James Murray Governour of Quebec &c. To inspect into the communications between the two colonies of Canada & New England, by John Montresor, sub-Ingeneer and Lieutenant. Quebec July 25.th 1761 »²⁷.

À propos de cette gigantesque entreprise, Murray avait écrit à William Pitt à deux reprises. D'abord, le 13 mai 1761²⁸ : « J'ai entrepris de m'enquérir exactement du cours de la rivière Chaudière et de sa communication avec notre rivière Kennebec ; ainsi de la rivière Saint-Jean, qui se déverse dans la baie de Fundy et communique avec le Saint-Laurent par quelques portages faciles. Ainsi, advienne ce qui voudra, nous ne serons plus jamais pris à court, quand il s'agirait d'attaquer et de conquérir ce pays-ci en une seule campagne » . . . Ensuite, une lettre du 17 juillet suivant : « L'inspection de la rivière Chaudière et des portages depuis cette dernière jusqu'à la Kennebec aussi loin que le fort Halifax est maintenant fort avancée et avant que l'hiver commence je pourrai vous en envoyer le rapport ».

Le dit rapport, apparemment, ne devait être autre chose que le journal de cette exploration, tenu très exactement par John Montresor, qui en était d'ailleurs à son deuxième voyage de ce côté et qui rédigeait facilement²⁹. Nous n'entendons pas répéter ce long journal, qui est publié et facile d'accès³⁰. Incidemment, c'est la venue de ce document (ou d'une copie) aux mains de Benedict Arnold qui lui fit imaginer et proposer son plan d'invasion de Québec, en 1775.

À part la carte principale, dont nous donnions le titre ci-dessus et qui s'étale depuis Québec jusqu'à l'embouchure de la Kennebec, Montresor en a laissé une autre, plus particulière : « A map of the sources of the Chaudière, Penobscot and Kennebec Rivers »³¹, qui a l'avantage de préciser le parcours de l'exploration par les dates et les endroits des campements. Parti de Québec et rendu au site actuel du village de Beauceville, qu'il appelle « the last Habitations of Sartigan on the River Chaudière », Montresor y stationne les 13 et 14 juin 1761, pour se

procurer des canots d'écorce et des guides indiens. Il n'est pas étonnant, alors, que la plupart des lacs et rivières qu'il va rencontrer recevront leur appellation indigène dans son journal et sur ses cartes ; car tout y est indiqué.

Le 19 juin, l'ingénieur emprunte la rivière du Loup, qu'il remonte jusqu'à la région d'Armstrong. De là, faisant des portages, il atteint les lacs qui sont la source de la rivière Penobscot, sur la hauteur des terres. Suivant la rivière en question, il arrive à l'extrémité nord du lac « Moose-Deer or Lake Orignal », le 29 juin. Il le franchit dans sa longueur, emprunte sa décharge et atteint les Forks, le 3 juillet, puis le fort Halifax, le 6. C'est là qu'il s'arrête, pour entreprendre son retour, trois jours après. Il va emprunter alors « The great carrying place », avec trois petits lacs à traverser, qui, depuis toujours, permettent d'éviter les longs détours de la Dead River (branche ouest de la Kennebec). Cette rivière remonte ensuite jusqu'à d'autres petits lacs, que Montresor nomme tout bonnement « Lakes of the Height of Land ». Le 19 juillet, on a descendu la rivière de « Mecantique » (aujourd'hui rivière Arnold) et on est rendu, pour camper, sur le lac du même nom, qui, en passant, reçoit deux autres noms : « Etang de St. Augustin or Amaguntic Pond ». On descend ensuite la rivière Chaudière et, le 23 juillet, bouclant le circuit, on est revenu au confluent de la rivière du Loup.

Ainsi s'est enfin réalisée cette importante exploration, par des Anglais devenus maîtres du Canada, alors que la Nouvelle-Angleterre n'avait jamais réussi à la compléter et que la Nouvelle-France n'en ressentait ni le besoin ni l'intérêt. Un chapitre suivant nous révélera à quel degré de succès atteindra une invasion du Canada par cette route si ancienne et pourtant si harsardeuse.

RÉFÉRENCES

- ¹ « A description of Kennebec River », 25 x 19, Maine Hist. Society, Portland.
- ² *Narrative and critical History of America*, Boston, 1887, vol. V, pp. 183 et 185
- ³ N.-E. Dionne, « Le Père Sébastien Rasle », dans *Mémoires de la Société Royale du Canada*, 1903, pages 127s.

- 4 *Collection de Manuscrits relatifs à la Nouvelle-France*, Québec, vol. III, pp. 69s.
- 5 *Idem*, page 85.
- 6 Maine Historical Society, *Collections*, Ser. II, vol. 5, pp. 129ss.
- 7 *New England Historical and Genealogical Register*, vol. XXIV (Boston) 1870, pages 21-26.
- 8 Autres références sur les forts : a) Justin Winsor, *Narrative and critical...* vol. V, pages 181-185 ; b) « A new Map of Nova Scotia and Cape Britain », with the adjacent parts of New England and Canada, by Thomas Jefferys, London, 1755 (ASQ, cartes S33) ; c) *Recueil de plans de l'Amérique Septentrionale*, par Le Rouge, Paris, 1755 (ASQ, cartes 163) ; d) Joseph Williamson, « The old Kennebec Forts », dans Maine Historical Society. *Proceedings 1899-1901* ; e) E.E. Bourne, « Garrison Houses in Maine », dans Maine Hist. Society, *Collections*, Ser. I, vol. VII, page 109.
- 9 *New England Historical and Genealogical...*, vol. XLIV, July 1890, page 202 : « Petition of the inhabitants of Kennebec River for protection ».
- 10 Chs. Henry Lincoln, ed., *Correspondence of William Shirley, governor of Massachusetts... 1731-1760*, New York, 1912, vol. II, pages 33 et 67 : lettres à la « General Court » du Massachusetts, 28 mars et 8 mai 1754.
- 11 *Idem*, pp. 36-38, 52 ss : Shirley à Sir Thomas Robinson, 19 avril 1754.
- 12 *The History of the Province of Massachusetts Bay from 1749 to 1774...*, Londres, 1828, pages 25-27.
- 13 Winsor, *opus citatum*, vol. V, page 151 ; surtout « A Journal of the march of Capt. Eleazer Melvin's company in Gov. Shirley's expedition to the Norridgewock country... 1754, kept by John Barber », publié dans *New England Historical and General Register*, vol. XXVII, July 1873, pp. 281-285.
- 14 Pour corroborer cette assertion, nous pouvons référer, sans commentaires, à William Bradford : *History of Plymouth Plantation* (pages 232 et 293) ; cf. aussi Maine Hist. Soc., *Collections*, Ser. I, vol. I (pages 44 s) ; *Item*, Ser. II, vol. III, pages 50 ss.
- 15 Winsor, *opus citatum*, vol. V, page 182. Pour plus de détails, voir : « Materials for a history of Fort Halifax » (copies and abridgements made by Joseph Williamson), dans Maine Hist. Soc., *Collection*, Ser. I, vol. VII, pp. 165-168 ; *Item*, vol. VIII, pp.199-289 ; « History of Fort Halifax, by William Goold.
- 16 Joseph Williamson, *Maine*, vol. I, page 300.
- 17 Maine Hist. Soc., *Collections*, Ser. I, vol. VII, page 175.
- 18 Dans *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1927-28*, pp. 333 s.
- 19 *Correspondence...* (Chs. Henry Lincoln, ed.), vol. II, page 239.

- 20 *Montcalm and Wolfe*, 1894, vol. I, page 381 ; voir aussi « Minutes of Council of War held at New York 12 & 13 Dec., 1755 » ; *The Conduct of Major General Shirley briefly stated ; Review of the military operations in North America*.
- 21 *Documentary History of the State of Maine*, v. XIII, page 21.
- 22 Correspondance de Vaudreuil, dans le *Rapport des Archives canadiennes*, 1905, vol. II, Appendice H, p. 183.
- 23 « Instructions given by Gov. Pownall to Capt. Nichols sent to investigate the Route by Kennebec & Chaudiere ». Public Records Office, Co. 5 : 18 (p. 1123) ; transcript from the Library of Congress, Mss. Division.
- 24 *A topographical description of such parts of North America . . .*, Londres, 1776 ; voir aussi William Otis Sawtelle, *Historic Trails and Waterways of Maine*, Augusta, Maine, Development Commission (ca. 1932), 108 pages, cartes (p. 56).
- 25 *The Contest in America between Great Britain and France*, by an Impartial Hand, London, Printed for A. Millar in the Strand, 1757, pp. 156ss.
- 26 « A new Map of Nova Scotia and Cape Britain with the adjacent parts of New England and Canada », Londres, 1755 (ASQ, cartes, tiroir 217, no 12).
- 27 Copies photostatiques aux Arch. Nat. de Washington et aux ASQ.
- 28 APC, Série Q, vol. 1, pages 6 et 9.
- 29 Pour biographie du personnage, voir « Captain John Montresor in Canada », by F.-H. Montresor, dans *Canadian Historical Review*, 1924, pages 336-340.
- 30 Maine Hist. Soc., *Collections*, Ser. I, vol. I, 1831.
- 31 Original à la Bibliothèque du Congrès, Washington ; copie photostatique aux APC et ASQ.

CHAPITRE VII

LA GRANDE INVASION DE 1775

Sujet fécond de littérature historique — Épisode de l'Indépendance américaine — Plan d'invasion du Canada — Arnold mènera l'aile droite vers Québec — Éclaireurs — L'expédition avance avec peine et s'enlise — Arrivée à Sartigan, sur la Chaudière — Repos de l'armée, avant de parvenir à Québec — On revient piller le manoir Taschereau — Les Beaucerons sont affligés d'une occupation militaire jusqu'à 1783 — Autres rumeurs d'invasion.

L'invasion du Canada par le colonel Benedict Arnold et ses compagnies de *Bastonnais*, à l'automne de 1775, demeure assurément le point culminant dans l'histoire des communications Kennebec-Chaudière. Cette marche audacieuse et quasi légendaire a gravé profondément son trajet et ses péripéties dans l'histoire américaine en général. Mais elle a du même coup inspiré une telle abondance de littérature, que nous sommes embarrassé à la fois de ne rien omettre et de tellement résumer, pour nous en tenir à un seul chapitre de notre compilation¹.

L'entreprise militaire de 1775, dont le plus grand succès a été d'ébahir par sa hardiesse les autorités et la population canadiennes, prises au dépourvu, n'était pourtant qu'une réalisation effective, dans la ligne de la préparation éloignée et des visées spéculatives de la génération antérieure, comme nous l'avons vu précédemment. Les fortifications de la rivière Kennebec ne dataient encore que de vingt ans et le même démon martial continuait de tenter les autorités du Massachusetts, cette fois en rupture de banc avec leur métropole. Car c'est à Boston qu'avait commencé à bouillonner la révolution américaine.

Comme la plus récente colonie britannique, le Canada, conquise depuis quinze ans à peine, refusait de marcher avec

les treize voisines du sud, dans la voie de l'affranchissement total, elle devenait le champ d'action des agents révolutionnaires à la solde du Congrès américain, en attendant de devenir un terrain d'invasion par des forces armées. Car la nouvelle république, encore tout ardente de fièvre indépendantiste, ne pouvait tolérer la menace constante, sur une immense frontière, d'un Canada, pourtant chèrement gagné, qui s'obstinerait à demeurer une forteresse britannique. C'est là le pourquoi de cette première guerre anglo-américaine, dont notre territoire devint partiellement le théâtre et l'enjeu, et où il vint à un cheveu de changer d'allégeance, car il était en lui-même partagé d'opinion et nullement préparé à repousser une invasion.

Dès le mois de février 1775, sinon avant, des agents secrets du Congrès s'introduisirent donc au Canada, encouragés par l'appui de plusieurs sympathisants, à Québec et à Montréal, et par la neutralité générale de la population. Dans une lettre du 6 avril², le gouverneur Guy Carleton annonçait à Lord Dartmouth, en Angleterre, « l'arrivée d'envoyés de Boston par la rivière Kennebec, qui apportent des lettres à [Zacharie] Macaulay, de Québec, et à Walker, de Montréal ». Peu après³, Carleton ajoutait qu'un des envoyés, nommé John Brown, tentait de constituer, à Montréal, un « comité de correspondance » avec celui de Cambridge, près de Boston, et menaçait « de tout passer par le feu et l'épée, si les Canadiens prenaient les armes ».

Pendant ce temps, pour reprendre les termes de Carleton⁴, « un jockey natif du Connecticut, du nom de Benedict Arnold », payant d'audace, avec une poignée de soldats et le contingent d'Ethan Allen, s'emparait de Ticonderoga, sans coup férir, le 10 mai 1775, et venait ensuite à Saint-Jean de Québec, surprendre la garnison du fort, capturer une corvette du Roi et rafler les munitions et approvisionnements qui se trouvaient là.

Au dire des historiens⁵, le général George Washington — à tout seigneur tout honneur — avait déjà le premier conçu l'idée d'une invasion du Canada vers Québec à travers les forêts du Maine, pour concourir avec une autre pénétration par voie du lac Champlain. Une première proposition en ce sens, devant le congrès du Massachusetts, aurait été faite le 1er mai, par un nommé Jonathan Brewer, qui suggérait une invasion par la

rivière Kennebec, avec un contingent de 500 hommes ⁶. Mais, pour se concrétiser, le projet devra être endossé par la personnalité de Benedict Arnold (Planche 13), rendue fameuse subitement par ses succès du lac Champlain. Lui donnant toute sa confiance, le commandant en chef américain le créa colonel et lui confia, avec des instructions précises, le soin d'organiser lui-même, de Cambridge, la marche militaire vers Québec. Washington signait la commission à Cambridge même, le 14 septembre 1775 ⁷.

Depuis huit jours déjà, le général avait donné un ordre spécial de mobilisation et commandé au capitaine Reuben Colburn, de Gardiner, de pourvoir à l'équipement du convoi. Il fallait construire 200 chaloupes (batteaux, en anglais), fabriquer rames, avirons et perches pour les manœuvrer, puis acheter ce qu'il faudrait de provisions de bouche. Enfin, le capitaine Colburn devait envoyer un parti d'éclaireurs jusqu'au haut de la rivière, sur le trajet proposé, pour s'assurer de la profondeur des eaux et de la condition des portages. Ce qui fut fait par Dennis Getchell et Samuel Berry, de Vassalborough, avec trois aides et un guide sauvage. Partis le 1er septembre, ils étaient montés jusqu'à la source de la Dead River et étaient de retour le 13, prêts à fournir tous les renseignements désirés.

Pendant ce temps, Arnold rassemblait à Cambridge une armée d'environ 1,100 hommes, soit dix compagnies de mousquetaires et trois de carabiniers, avec leurs officiers, deux médecins, un chapelain et même, rapporte-t-on, deux audacieuses amazones. Tout cela sans mentionner quelques bêtes à cornes, qu'on fera suivre le plus longtemps possible, pour garder de la viande fraîche, et deux braves chiens qui, eux aussi, paieront de leur peau leur fidélité à leurs maîtres.

Le corps d'armée laissa Cambridge le 13 septembre au soir et se rendit, par petites étapes, à Newburyport, où l'embarquement des troupes s'opéra, le 19, sur dix transports. Et l'on fit voile en hâte pour l'expédition. Dès le 21, on était à Gardiner, ou plus précisément à Pittston, et on transbordait hommes et équipement des navires aux chaloupes du capitaine Colburn. Toutefois, à partir du fort Western (Augusta), avec le chargement définitif des munitions et victuailles, il ne devait plus rester que

quatre ou cinq hommes par chaloupe, le reste de la troupe avançant à pied sur les sentiers du rivage.

À peine arrivé au fort Western, Arnold, non satisfait peut-être du résultat de la première exploration, en commanda aussitôt (le 23 ou 24 septembre) une seconde, sous la conduite du lieutenant Archibald Steele, avec huit soldats et deux guides, dans deux canots d'écorce. Ils devaient, en faisant diligence, prendre les devants, pour explorer le trajet jusqu'au lac Mégantic, en plaquant très nettement les sentiers des sauvages et les portages. Le récit de voyage de cette patrouille a été dicté tard par le plus jeune de ses membres, John Joseph Henry⁸. La mission accomplie, on se hâta de retourner, quand on rencontra en chemin l'avant-garde de l'armée ; et c'était déjà le 11 octobre.

Du fort Western, Arnold avait expédié ses troupes en quatre divisions. D'abord, le 25 septembre, les trois compagnies légères de carabiniers, qui avaient l'ordre d'élargir et d'aplanir au besoin les sentiers pour tout le reste de l'infanterie. Le commandant en était le capitaine Daniel Morgan. Les trois autres divisions, se partageant les dix compagnies de mousquetaires, partirent consécutivement, à une journée ou deux d'intervalle, commandées respectivement par le lieutenant Christopher Greene, le major Return J. Meigs et le lieutenant-colonel Roger Enos. Les trois premières divisions apportaient des provisions pour 25 jours ; la dernière en apportait un surplus, par précaution.

Le médecin Isaac Senter, voyageant avec son personnel et sa chaloupe, partit avant la dernière division. On le réclamait déjà vers le haut de la rivière. Il y avait plusieurs cas de dysenterie et de fluxion de poitrine dans l'armée ; et le pauvre docteur n'avait pas fini d'en voir. Ses propres aventures, solidaires avec celles de tout le corps expéditionnaire, il les a racontées à profusion dans son propre journal.

Quant au grand maître de l'expédition, le colonel Benedict Arnold, il attendit que tout le monde fût parti du fort Western, sauf une compagnie d'arrière-garde, qui manquait encore de chaloupes et de vivres. Embarqué le 29 septembre, dans un canot plus rapide, avec de bons avironneurs, Arnold put facilement rejoindre et dépasser un à un ses divers bataillons. Une

manière d'effectuer la revue de ses troupes, dans des circonstances pour le moins pittoresques. Il a tenu lui-même, aidé de son secrétaire Eleazer Oswald, un journal de sa propre avance, journal qui se termine à son arrivée à Sartigan, mais qui se complète par des lettres restées de sa main, avant et après cette étape de l'expédition. Il en envoya même une ou deux, en cours de route, à des amis de Québec, par des courriers indiens d'occasion, qui les remirent plutôt aux autorités militaires canadiennes ou peut-être se les firent ravir.

Ce fut une des erreurs du commandant américain, de se fier trop candidement à la probité des quelques Abénaquis rencontrés sur sa route. Ceux-ci, placés entre les deux camps d'une guerre qu'ils ne comprenaient pas et qui ne leur promettait rien, étaient capables de tendre sans scrupule les deux mains successivement, pour ne pas manquer les aubaines qu'on leur offrait. D'ailleurs, pour eux, c'étaient des anciens ennemis anglais dans les deux camps et ils ne se croyaient pas tenus en conscience à leur égard, pas plus, en tout cas, que les Canadiens eux-mêmes, qu'ils voyaient divisés et réticents sur cette question.

Une autre erreur qui faillit coûter la vie à l'armée d'Arnold, ce fut de se fier au journal et surtout à la carte de John Montrésor, qui, d'une manière ou d'une autre, étaient tombés entre ses mains ou celles de Washington. À partir de la hauteur des terres, que ses éclaireurs n'avaient pas osé franchir et où les sentiers indiens étaient, comme d'habitude, brouillés intentionnellement, Arnold n'avait plus que ces documents à qui se fier. Or, la carte de Montrésor avait bien indiqué la rivière Arnold et le lac Mégantic et cela suffisait pour des voyageurs en canots ou en chaloupes. Mais il n'avait pas signalé les fausses embouchures de cette rivière Arnold d'aujourd'hui, c'est-à-dire les rivières Niger et Dead Arnold, ni les lacs Rush et Spider (Nepis), au sud-est du lac Mégantic, ni surtout les immenses marécages qui couvraient tous les parages, redoutables surtout en cette saison avancée. C'est là que les envahisseurs à pied, forcés même d'y camper, s'enlisèrent littéralement, perdant des chaussures, de l'équipement et même des vies (Planche 14).

Puis, comme le temps occupé à effectuer le trajet se prolongeait bien au-delà des prévisions, les victuailles se firent

rare et, pour d'aucuns pelotons, manquèrent tout-à-fait. Avec la famine, ce fut l'épuisement, avec l'épuisement et le froid, la maladie.

Arnold s'efforçait de dominer ce navrant spectacle et de reconforter ses hommes, avec l'assurance d'un prochain ravitaillement. Mais les lettres qu'il adressa à différentes personnes au cours de son trajet, avant l'arrivée à la Beauce ou Sartigan (il en est venu seize à notre connaissance) sont parfois empreintes de déception et d'inquiétude. Citons-en une couple, à notre point de vue les plus révélatrices de la collection. D'abord, celle qu'il adressa au colonel Enos, à l'arrière-garde, le 24 octobre (traduction) ⁹ :

Les pluies excessives et les crues de la rivière nous ont empêchés d'avancer. Lors de ma dernière lettre, je comptais avoir atteint la Chaudière avant ce jour. Je vous disais alors que nous avions environ pour 25 jours de provisions pour tout le monde. Nous en sommes à présent réduits à 12 ou 15 et ne comptons pas atteindre le lac [Mégantic] avant quatre jours. En conseil de guerre, hier soir, on décida et commanda de renvoyer à l'arrière tous les malades et les débiles, avec trois jours de provisions, et un ordre pour vous-même de les approvisionner jusqu'à ce qu'ils atteignent le Commissaire ou Norridgewock. De plus, à la réception de cette lettre, vous devrez monter avec autant d'hommes choisis de votre division que vous pourrez en fournir de 15 jours de provisions. Et le surplus, malade ou en santé, devra être renvoyé sans retard au Commissaire, à qui j'ai écrit d'en prendre tout le soin possible [...] C'est le sort de tout le détachement qui est en jeu [...] Quinze jours devraient certainement nous mener en Canada.

Le colonel Roger Enos n'eut probablement pas le temps de recevoir cette lettre ; ou bien, s'il la reçut, il ne tarda pas à l'interpréter d'une façon assez arbitraire, en désobéissant à son chef d'armée. Ephraïm Squier, le seul annaliste du contingent, écrit en effet dans son journal, le 25 octobre ¹⁰, donc le lendemain de la lettre d'Arnold : « The Colonel (Enos) gave orders this morning that as many as had a mind to return, might return, and seven out of a Company *must* return ». On pense bien que le colonel, déjà au fait des misères rencontrées par le gros de l'armée, prit sur lui de permettre à ses hommes une retraite justifiable ; moins justifiable pour lui, le chef, et il devra

en répondre par la suite en cour martiale. En tout cas, l'annaliste nous laisse bien supposer que tout le contingent, grossi des malades et des estropiés laissés en route par les devanciers, opéra sa retraite peu glorieuse et semée de difficultés nouvelles provenant d'un formidable gonflement des eaux.

Mais revenons à Benedict Arnold, qui, resté avec environ 600 hommes, continuait son épuisante et périlleuse avance. Le 27 octobre, arrivé au lac Mégantic, il faisait un second rapport à son général en chef ¹¹ :

Qu'il plaise à Votre Excellence,

Je ne doute pas que vous ayez reçu ma lettre du 13 courant, depuis le Portage de la Dead River, pour vous rapporter nos opérations. Je comptais alors avoir atteint cet endroit-ci pour le 24, mais les pluies excessives et le mauvais temps ont compliqué notre avance. Je viens d'arriver ici depuis une minute, avec 70 hommes. J'en ai rencontré un, sur son retour, que j'avais dépêché à l'avance auprès des habitants français. Il m'informe qu'ils paraissent très accueillants et, selon ses meilleurs prévisions, qu'ils se joindront à nous avec plaisir [. .]

Il y a trois jours, j'ai laissé le gros du détachement environ trois lieues en bas du portage de la hauteur des terres : et, comme nos provisions étaient basses, ayant perdu plusieurs chaloupes chargées dans des chutes ou des rapides, j'ai donné ordre aux malades et aux débiles de s'en retourner, écrivant aux colonels Enos et Green de n'amener avec eux que les hommes qu'ils pourraient approvisionner pour 15 jours, renvoyant tous les autres au Commissaire [. .] Comme les chemins se sont révélés bien plus mauvais que je m'y attendais et que la saison peut devenir rigoureuse en peu de jours, j'ai décidé de repartir immédiatement avec cinq chaloupes et environ 15 hommes vers Sartigan, que j'espère atteindre en trois ou quatre jours, pour m'y procurer des provisions, à faire expédier en arrière au détachement, et je ne m'attends pas que tout y soit parvenu en moins de 8 à 10 jours . . .

Notre marche a affronté d'énormes fatigues, que les officiers et les hommes ont supportées allègrement. J'ai été bien désappointé en tous points de notre route, qui est plus longue et a opposé mille difficultés de plus que je n'avais appréhendé. Mais, si le succès, en les couronnant, les rend profitables au public, je les considérerai comme insignifiantes.

Je suis avec beaucoup de respect . . .

Et l'armée suivait son chef, traînant de l'aile, épuisée et affamée. Le reste de la route à parcourir, pour être plus facile à reconnaître, n'en était pas facile à affronter. Voici ce que nous écrit William Allen, en puisant dans divers journaux de l'expédition (traduction) ¹² :

1e novembre. L'armée continuait sa marche à travers bois le long de la Chaudière. La rivière porte bien son nom, qui en français signifie bouilloire ou chaudron : car elle est rapide et écumante sur 60 à 70 miles. Chaque chaloupe mise à l'eau s'est éventrée sur les roches et a été perdue. Il y avait une chute de dix à quinze pieds. C'est à grand-peine que le capitaine Daniel Morgan s'en tira et un de ses soldats s'est noyé. Le major Meigs, ce jour-là, a dépassé nombre d'hommes n'ayant plus de nourriture et il n'avait pas le moyen de les ravitailler. Plusieurs étaient malades et ont dû succomber dans cette sauvagerie. Tant que la farine a duré, on en faisait une bouillie avec de l'eau, sans sel.

2 novembre. L'avance sur la rive est de la Chaudière a été moins harrassante qu'hier. La rivière s'est élargie, devient moins rapide et mince par places [...] En passant à côté d'une grève basse et sablonneuse, des hommes ont laissé le rang et, de leurs doigts, ont arraché des racines, pour les manger toutes crues. John Joseph Henry a pris aujourd'hui seulement un peu de bouillon, obtenu de quelques uns de ses amis. Il était verdâtre : ils appelaient cela du bouillon d'ours, mais il provenait d'un chien. Quelques uns des hommes ont nettoyé leurs mocassins de peau d'original et les ont bouillis dans une chaudière pour en tirer quelque sustentation.

3 novembre, vendredi. Ce fut un jour mémorable pour cette petite armée, descendant encore la rivière, affaiblie, découragée et mourant de faim. Car les yeux aperçurent avec joie des bestiaux que l'avant-garde d'Arnold avait achetés pour leur soulagement et que l'on amenait maintenant vers le haut, sur la rive.

4 novembre. Autre jour remarquable dans l'histoire de cette expédition. Vers midi, après avoir passé à gué un large affluent venant de l'est [la rivière Famine ?], à quelques centaines de verges en bas de son embouchure dans la Chaudière, on atteignait la *première maison* en Canada. Les hommes en approchèrent avec ravissement, désormais assurés de ne pas mourir de faim.

Arnold, ayant appris par ses éclaireurs, au lac Mégantic, qu'il n'y avait pas de militaires canadiens à Sartigan, mais seulement des habitants et des indiens sympathiques pour les

recevoir, avait donc résolument pris les devants lui-même, le 28 octobre, avec 16 compagnons, dans cinq embarcations, et s'était engagé dans la descente de la rivière Chaudière, pleine d'embûches, sur une longue distance. S'y aventurer sans guide était pour le moins téméraire et Arnold dut se l'avouer lui-même en y perdant trois chaloupes pleines de bagage, heureux encore de n'y pas perdre la vie. Enfin, le 30 octobre, il avait franchi les derniers 20 milles ou environ qui le séparaient de la civilisation. Deux indiens Penobscots étaient venus opportunément l'aider à se bien tirer dans les derniers portages à effectuer. Quatre milles en aval de la rivière du Loup, ils avaient atteint la première habitation canadienne. Dès le lendemain, Arnold, ayant rencontré comme traiteurs les nommés Joseph Duval et William Stammrer, et s'étant procuré cinq bêtes à cornes, deux moutons et 500 livres de farine, les expédia par terre au devant de ses troupes, en attendant de faire suivre d'autres victuailles jusqu'aux grandes chutes de la Chaudière. Et il mandait aux officiers de détachement ¹³ :

Ceux qui ont des vivres pour atteindre les chutes laisseront passer ce convoi pour leur arrière. Et ceux qui sont dans le besoin n'en prendront qu'avec parcimonie, afin que l'ensemble puisse en profiter. Les habitants nous ont accueillis aimablement et montrent leur sympathie en nous offrant des provisions, etc.

Comme il aurait été facile au moindre peloton de soldats, embusqués dans le haut de la Beauce ou même aux habitants du lieu, avec leurs fourches et leurs vieux fusils de chasse, d'anéantir à mesure qu'ils se montraient ces envahisseurs déguenillés et faméliques ou de les renvoyer mourir d'inanition dans la sauvagerie ! À Québec, on était pourtant informé de cette invasion ; on savait qu'une armée était en route. De bonne heure, à l'été, Carleton avait envoyé dans le haut de la Beauce un piquet de sentinelles, « very slender guard » ¹⁴, pour surveiller et intercepter les agents américains circulant par cette voie, comme nous l'avons vu. Thomas Ainslie, de Québec, dans son journal des événements de 1775-76, notait le fait ¹⁵, en signalant que le lieutenant-gouverneur Cramahé « sent a Guard to Sartigan, fifty miles south of Quebec on the river Chaudière ». Arnold, avant son départ du fort Western, avait été mis lui-même au courant de la chose, par le rapport de Getchell et Berry, les

premiers éclaireurs envoyés vers la Chaudière au début de septembre. Ils notaient ceci ¹⁶ :

Jeudi, le 7, arrivons à un campement indien, 30 milles en remontant la rivière Dead ; l'eau est bonne. Ici nous apprenons d'un sauvage qu'il a été envoyé comme éclaireur pour surveiller les mouvements d'une armée ou d'espions qu'on attendait d'un jour à l'autre de la Nouvelle-Angleterre ; qu'il y a d'autres éclaireurs à la source de la Chaudière et, à quelque distance plus bas, un officier et six soldats réguliers en cantonnement.

Il n'y avait donc eu, de ce côté, aucune précaution militaire sérieuse ni de nature à inquiéter les envahisseurs. Bien plus, à leur insu, peut-être, Carleton, à court de soldats, avait dû porter tous ses efforts vers la région de Montréal, où l'armée de Richard Montgomery avançait victorieuse ; et, pour conserver quelque défense à la ville de Québec, il avait rappelé le peloton stationné sur la Chaudière ¹⁷.

En compulsant les annales de l'expédition d'Arnold, les premières habitations canadiennes, pour employer l'ancien vocable, se trouvaient sur la rive droite de la rivière Famine, à son confluent avec la Chaudière. Pour les Bostonnais aussi, c'était le terme de la *famine*, dont ils avaient failli périr. Il y avait là des cabanes, où vivaient surtout des Abénaquis, une vingtaine, entre autres les deux chefs Natanis et Sabatis, souvent mentionnés et reconnus pour leur duplicité. Ils se mirent sans scrupule à la solde des envahisseurs. Deux indiens furent ainsi dépêchés en amont, au secours d'un officier malade resté aux chutes de la Chaudière. Ils prirent trois jours à le transporter ; mais il mourut le lendemain de son arrivée à la première habitation, au grand chagrin de tous ses compagnons.

À part quelques invalides laissés ainsi en chemin et qu'on envoya secourir, tout le contingent avait atteint Sartigan au soir du 4 novembre. Depuis le premier jusqu'au 7 novembre, Arnold a tenu ses quartiers à la rivière Gilbert (village appelé plus tard *La Punaise*) à six milles en aval de la rivière Famine.

En faisant lire aux habitants une proclamation du général Washington, il dissipa facilement leurs appréhensions et réussit à s'en faire sinon des partisans, du moins des conducteurs et des fournisseurs complaisants, moyennant finance. Les militaires

qui voulurent voyager en canots eurent à payer 50 cents par tête pour 12 milles de trajet. On loua aussi des chevaux. Quant aux mercenaires indiens, après une harangue solennelle avec Arnold, leur nombre grimpa à 40 ou 50.

Le 7 novembre, le gros du contingent, réconforté quelque peu et reposé, était rendu à Sainte-Marie. Les annalistes Isaac Senter et John Pierce racontent l'aimable réception à eux faite, respectivement les 5 et 7 novembre, par le curé de l'endroit, l'abbé Jean-Marie Verreau. Il s'agissait sans doute d'un *spécial* pour quelques officiers de l'armée. Car, le curé n'aurait pu offrir à tout le monde un tel luxe : « Very good entertainment. Good roast turkey. Spanish wine », etc. « Drank some rum which I had from the French priest. Was entertained with an Indian ball ». De nos jours, on pourrait croire que ce curé tenait une auberge ou une salle de réception !

Mais on avait trop flâné déjà et Benedict Arnold passa à Sainte-Marie le 7 novembre poussant en quelque sorte ses soldats, la plupart nu-pieds, comme un troupeau devant lui. Il avait été prévenu depuis longtemps par les défenseurs de Québec. Des complices de la ville étaient même venus l'avertir que toutes les chaloupes de la Pointe-Lévi avaient été retirées ou détruites, pour l'empêcher de traverser le fleuve Saint-Laurent. Pour obvier à ce problème, il fit acheter et transporter à bras 30 canots, depuis Sainte-Marie, sur la Chaudière, jusqu'à Saint-Henri, sur l'Échemin.

La route Justinienne n'était pas alors pavée en asphalte . . . à cette saison avancée, la majeure partie n'était qu'une fondrière où les hommes enfonçaient jusqu'aux genoux dans une vase glacée. Les derniers douze milles, au surplus, se firent sous une neige abondante. Le docteur et le chapelain de l'armée, plus fiers et plus fortunés, avaient loué chacun un cheval, à Sainte-Marie, en payant « three hard dollars ». Un peu plus de confort ; toutefois, note le docteur Senter : « Terrible road, mud and mire to the horses' belly ».

Mais enfin, l'aventureuse équipée sur la voie Kennebec-Chaudière avait atteint sa destination, malgré son triste bilan. Sur un total de 1,100 partants, à peu près la moitié arrivaient au terme, plutôt mal que bien portants.

Durant l'hiver qui suivit, et que les Bostonnais endurent devant les murs de Québec, sans pouvoir s'en emparer, il se passa dans la Beauce un épilogue de l'invasion. Le général Washington était bien loin et la soldatesque américaine, assez mal payée et entretenue, se fichait bien alors de sa recommandation de respect pour la propriété des Canadiens. Les Beauce-rons s'étaient révélés des coopérateurs plus ou moins empressés — pouvaient-ils faire autrement ? Mais le seigneur Taschereau n'était assurément qu'un ennemi. Il avait contribué à repousser Arnold et ses soldats au mémorable assaut du 31 décembre 1775. Il méritait des représailles.

C'est pour cela qu'après un avis public dans la Beauce, un nommé John Mach, se prétendant mandaté par Arnold, arriva au manoir de Sainte-Marie, le 14 février 1776, accompagné d'un certain Robertson, comme interprète, et d'un commis-se-crétaire, nommé Dumergue (François ?). Il procéda à la vente à l'encan de tous les animaux et ustensiles du manoir, du domaine et du moulin, ayant comme acheteurs des gens de toute la Beauce et même le fermier du seigneur, Étienne Barbeau¹⁸. Puis il se transporta à Saint-Joseph, avec ses assistants, où il extorqua au meunier François Nadeau tout le blé et l'argent qu'il avait pour le seigneur Taschereau, ainsi que certaines créances au capitaine François Lessard¹⁹.

En raison des renforts militaires enfin arrivés d'Angleterre, au printemps de 1776, les Américains évacuèrent rapidement le territoire canadien, s'en retournant par la voie du Richelieu. Mais la voie Chaudière-Kennebec, même après les avatars d'Arnold, demeurait à surveiller. Les Beaucerons, coupables, comme bien d'autres ailleurs, de complicité avec les envahisseurs, se virent confrontés d'abord avec une enquête officielle, commandée par le Gouverneur, dont la répression, du reste, n'eut rien de bien cuisant. Mais surtout, ils se virent imposer une occupation militaire, dans les trois paroisses, jusqu'en 1783. Les premiers soldats d'occupation furent ceux du 62ème Régiment anglais, remplacés par d'autres par la suite. Bien que les militaires n'aient jamais été nombreux, ils étaient dispersés dans plusieurs maisons, pour patrouiller les deux rives de la Chaudière et pour mieux écarter les espions étrangers des contacts éventuels avec les

habitants de l'endroit. Ceux-ci, au début du moins, durent fournir aux militaires le bois de chauffage et remplir d'autres corvées, selon l'ordre des officiers.

En février 1778, il fut question, aux États-Unis, d'une seconde invasion massive du Canada, sous le commandement du général français Lafayette, devenu collaborateur de Washington. Celui-ci délégua aux Indiens du Canada deux officiers français pour les mettre au courant du projet, pendant que, du Maine, on faisait pénétrer deux Indiens, chargés de répandre la nouvelle dans les villages où ils passeraient²⁰. « On fit partir douze éclaireurs par la route de la Kennebec et de la Chaudière, afin d'annoncer qu'une invasion allait avoir lieu de nouveau par cette voie et qu'elle avait pour objectif Québec. Ces éclaireurs devaient, pour donner plus de vraisemblance à la rumeur, s'informer des provisions que l'armée américaine pourrait obtenir sur son passage. On espérait ainsi amener les britanniques du Canada à divertir une partie de leurs forces de Montréal pour défendre la route de la Chaudière »²¹.

À l'automne de la même année 1778, dans une enceinte palissadée qu'on avait déjà dressée, à la limite des établissements de la Beauce, un certain capitaine Ross, avec l'autorisation du nouveau gouverneur Frédéric Haldimand, construisit un blockhaus, édifice qui pourrait loger 25 à 30 soldats, se défendre aisément et maintenir dans l'obéissance les sauvages nombreux de la région. C'était en octobre, et l'on construisit apparemment d'autres baraquements, ici et là, en vue de l'hivernement²².

En effet, le 14 novembre, on remettait à un capitaine nommé McAlpin un ordre du Gouverneur pour les officiers de milice de la Nouvelle-Beauce, d'avoir à fournir le bois de chauffage aux troupes logées dans les casernes. « Ces maisons, était-il expliqué, ayant été construites pour soulager les habitants, Son Excellence croit que le moins qu'ils puissent faire soit de les approvisionner de combustible »²³.

Après le traité de Versailles (1783), qui consacrait l'indépendance américaine, l'occupation militaire de la vallée de la Chaudière cessa aussitôt, n'ayant plus sa raison d'être. Certains historiens²⁴, à propos de la guerre suivante, celle de 1812, se

sont sérieusement fourvoyés, en supposant qu'une autre invasion du Canada, dirigée par le général français Jean-Victor Moreau, réfugié aux États-Unis, était venue bien près de se produire, avec une aile procédant encore par la voie Kennebec-Chaudière. Mais il n'y a là qu'une erreur d'interprétation, à propos d'une lettre de Joseph Bouchette, arpenteur général du Bas-Canada, au sous-secrétaire des colonies, lettre datée du 24 août 1807²⁵, formulant seulement une hypothèse, à laquelle les étapes de la guerre de 1812 devaient apporter une brillante confirmation : avec de sérieuses mesures défensives, le Canada n'était pas aisé à prendre. Bouchette écrivait ce qui suit, à propos de l'invasion envisagée comme possible²⁶ :

... Je suis d'avis qu'on n'aurait qu'une bien faible chance de réussir et qu'il faudrait aux Américains une armée beaucoup plus considérable. Je craindrais davantage, si l'on parlait de quinze ou vingt mille hommes répartis comme il suit, savoir : six ou sept mille hommes sous le général Moreau, dirigés sur Montréal, un pareil nombre remontant la rivière Kennebec pour descendre la rivière de la Chaudière et venir se camper devant Québec et élever des batteries en face de la ville, à la Pointe-Lévy, tandis que trois ou quatre mille descendraient la rivière Saint-François avec l'intention de se réunir à l'armée de Moreau aux Trois-Rivières, s'il réussissait à prendre Montréal.

À notre avis, Joseph Bouchette parlait pour parler et ne pouvait être sérieux, même en rêvant, s'il affirmait possible une invasion massive, avec de l'artillerie surtout, par la même voie que Benedict Arnold. Les chances n'étaient pas meilleures. Il eût mieux valu tailler de toutes pièces une route à travers la forêt, comme on le proposait déjà, depuis le haut des établissements de la rivière Kennebec jusqu'à ceux de la Beauce.

En tout cas, il n'y aura plus de menace sérieuse d'invasion par cette voie, même durant la guerre froide soulevée vers 1820, par l'épineuse question des frontières entre le Maine et Québec.

Tout ce qui reste à dire, c'est qu'à maintes reprises, des Yankees, toujours admirateurs d'Arnold, malgré sa déchéance mémorable de la fin, ont tenu à refaire pour leur compte l'itinéraire de son invasion. En voici un exemple plus pittoresque et plus digne de mention²⁷ :

Le 18 août 1912, la seconde compagnie du « Governor's Foot Guard », de New Haven, Conn., fondé en 1774 et l'un des plus célèbres corps militaires d'Amérique, fit un pèlerinage à Québec, en suivant, par le Maine, la route prise par Benedict Arnold, en sa fameuse invasion du Canada. Un incident de ce pèlerinage fut le dévoilement d'un cairn au fort Western, Augusta, à l'endroit où, 137 ans plus tôt, les forces d'Arnold relâchèrent une semaine, en cette marche mémorable. Le monument était érigé à la mémoire des hommes du Connecticut qui suivirent Arnold en Canada.

Hâtons-nous d'ajouter, pour l'information et la tranquillité des lecteurs, que cette compagnie de militaires américains, fanfare en tête, a fait le voyage sans fatigues épuisantes : elle se déplaçait en trains spéciaux. La ville de Québec lui accorda l'hospitalité et les honneurs militaires, les 19 et 20 août 1912. C'est qu'il n'y avait plus d'ennemis ni de siège à faire !

RÉFÉRENCES

- ¹ Nous donnons, en terminant ce chapitre, une bibliographie des principaux ouvrages sur l'invasion d'Arnold, étant donné l'intérêt exceptionnel de l'épisode.
- ² *Rapport sur les Archives du Canada*, 1890, page 61.
- ³ *Ibidem*, page 62, lettre du 15 mai 1775.
- ⁴ *Ibidem*, lettre du 7 juin.
- ⁵ William Allen, *Account of Arnold's expedition*, dans *Maine Hist. Soc., Collections*, Ser. I, vol. I, page 500.
- ⁶ Peter Force, ed. : *American Archives*, Fourth Series, vol. II, p. 462.
- ⁷ *Ibidem*, vol. III, pp. 765ss.
- ⁸ Son journal, avec tous les autres de l'expédition, y compris le dernier retrouvé et le plus précieux, celui de John Pierce, a été publié dans le précieux recueil de Kenneth Roberts : *March to Quebec*, New York, 1942.
- ⁹ Roberts, pp. 75s.
- ¹⁰ *Idem*, page 624.
- ¹¹ *Idem*, pages 77s.
- ¹² *Maine Hist. Soc., Collections*, Ser. I, vol. I, pages 514s.
- ¹³ Roberts, page 80.
- ¹⁴ Carleton à Dartmouth, 26 juin 1775, Londres, Public Records Office, CO42, vol. 34.

- 15 Literary and Historical Society of Quebec, Historical Documents, Ser. 7 : *Blockade of Quebec in 1775-1776 by the American revolutionists (les Bostonnais)*, edited by Fred C. Wurtele, Québec, 1905-1906, 2 volumes in-8 (page 31).
- 16 Peter Force, ed. : *American Archives*, Fourth Series, vol. II, page 961.
- 17 John E. Hare : *The American Revolution and the Beauce, Quebec : 1775-1783*, dans *Culture* (1959), XX, 131-148 (page 133).
- 18 James McPherson Lemoyne, *L'Album du Touriste*, Québec, 1872, 388 pp. (pp. 184s).
- 19 Journal par Messieurs François Baby... (1776), publié dans *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1927-1928*, pp. 431 à 499.
- 20 Maine Hist. Soc., *Collections*, Ser. II, tome 16, *Documentary History of the State of Maine*, page 14. Aussi APC, Collection Haldimand, B181, page 305.
- 21 Marcel Trudel, dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. II, no 2.
- 22 Hare, *opus citatum*.
- 23 APC, Coll. Haldimand, B 95, p. 45 ; B 62, p. 183 ; B 80, pp. 84 et 100.
- 24 Eugène Achard : « La Chaudière, son passé, son avenir », dans *l'Éclairer*, Beauceville, 5 avril 1945, référant à Joseph-Edmond Roy : *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. I, pages XXXIVs.
- 25 APC, Série Q, vol. 106, page 507.
- 26 APC, *Rapport* de 1892, page LVI.
- 27 *Maine, My State*, by the Maine Writers Research Club. Lewiston. Maine, 1919, p. 196.

BIBLIOGRAPHIE SPÉCIALE

- Abbott, W. : *The crisis of the Revolution, being the story of Arnold and André*... edited by the Empire State Society, Sons of the American Revolution, New York, 1899 : 119(3) p.
- American Archives*... by Peter Force. Fourth Series, Volume III (1775), Washington, 1840 ; in-folio, 2010 col.
- Arnold, Isaac Newton : *The life of Benedict Arnold, his patriotism and his treason* (3d edition), Chicago, 1897 ; 444 p.
- Codman, John : *Arnold's Expedition to Quebec*, 2nd edition, New York, 1901 ; IX-340p.
- Decker, Malcolm : *Benedict Arnold, Son of the Heaven*, Tarrytown, N.Y., 1932 ; IX-534p.
- Hare, John : *The American Revolution and the Beauce, Quebec : 1775-1783* (reprinted from CULTURE, Québec, 1959, XX, pp. 131-148).
- Lanctôt, Gustave : *Le Canada et la Révolution américaine, 1774-1783*, Montréal, Beauchemin, 1965 ; 330 pages.
- Maine Historical Society : *Collections*, 1st Series, vol. I, second edition, Portland, 1865, pp. 499ss ; Allen, William : *Account of Arnold's expedition*.
- Rawlik, G. A., *Revolution Rejected, 1775-1776*, Toronto, 1968 V-128 pp.
- Roberts, Kenneth : *March to Quebec. Journals of the members of Arnold's expedition*... Fourth Edition, Doubleday Doran, New York, 1942, XIV-722 pages. N.B. This most valuable work contains also John Montresor's journal (1761) and Arnold's letters during his Quebec expedition.
- Russell, Willis : *Quebec as it was and it is*, Quebec, 1857 : VI-160 pages.
- Smith, Justin H. : *Arnold's march from Cambridge to Quebec*..., New York and London, 1903 : XIX-498 pages.
- Smith, Justin H. : *Our Struggle for the Fourteenth Colony*, New York and London, 1907 ; 2 vol. 621-628 pages.
- Stanley, George F.G. : *Canada Invaded 1775-1776*, Canadian War Museum Historical Publication 8, Toronto, 1973 ; XIV-186 pages, ill.
- Trudel, Marcel : *Louis XVI, le Congrès américain et le Canada (1774-1789)*, Québec, 1949 ; 260 pages.
- Van Doren, Carl Clinton : *The secret history of the American Revolution*, New York, 1941 ; XIV-534 pages .
- Verreau, Hospice-Anthelme : *Invasion du Canada. Collection de mémoires*... Montréal, 1873 ; XIX-394 pages.

CHAPITRE VIII

PRISONNIERS, ESPIONS ET AVENTURIERS

Récits de captivités par la voie Chaudière-Kennebec ou Penobscot — Mark Emerson, 1689 — Sylvanus Davis et Hannah Swanton, 1690 — Alexander Hamilton, 1722 — Samuel Harris, 1724, etc. — *Voyageurs : Saint-Castin, Thomas Lefebvre* — *Un espion John Livingston, 1710* — *Un aventurier : Claude Lebeau, 1731* — *Courriers anglais entre Québec et Boston : Hutchins, Butler, Montrésor, 1759-1760* — *La famille de Robert Forbes, 1784.*

L'histoire n'a pas seulement ses grands épisodes, ses chapitres plus substantiels ; elle a aussi, si on la pousse à fond, ses corollaires, que sont les incidents ou anecdotes. Pour l'histoire d'un chemin, il y aura d'abord ses fonctions humaines et ses connexions avec la plus grande histoire ; mais il y aura ensuite, logiquement, les cas de voyageurs identifiés qui y sont passés dans des circonstances plus spéciales. C'est ainsi que nous avons matière à compléter les chapitres précédents en ajoutant quelques noms à la liste de fréquentation de notre route primitive.

Il y eut tellement de captifs amenés de toute la Nouvelle-Angleterre en Nouvelle-France par les indiens, qu'il ne faut pas nous étonner de l'abondante littérature suscitée par ces captivités. Des études bibliographiques et analytiques en ont été faites, qui constituent elles-mêmes des recueils imposants. mentionnons seulement les suivants : a) Alice B. Baker, *True Stories of New England Captives carried to Canada during the French and Indian Wars*, Cambridge, 1897 ; b) Emma Christine Coleman (qui avait collaboré avec Mlle Baker et compléta son œuvre plus tard), *New England Captives carried to Canada between 1677 and 1760*, 2 vol., Portland, Maine, The Southworth Press, 1925 ; c) Isabel M. Calder, *Colonial Captivities*,

Marches and Journeys, ca. 1700-1770, New York, Macmillan, 1935 ; d) Marius Barbeau, « Indian Captivities », dans *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 94, no. 6, 1950.

Tous les prisonniers n'ont pas publié par la suite le récit de leur captivité. Alors que la majorité d'entre eux étaient des femmes et des enfants, il se trouve que des hommes surtout ont eu plus tard l'inclination ou l'occasion d'écrire leurs mémoires. Nous n'avons pu retracer que très peu de récits impliquant la voie de communication Chaudière-Kennebec (ou Penobscot). Le premier en date que nous ayons trouvé est celui d'un nommé Mark Emerson ¹.

C'était un soldat de Francis Nicholson, du temps où ce dernier était simple capitaine. Au printemps de 1689, le gouvernement révolutionnaire de Boston le mobilisa pour une garnison. Mais il y fut capturé, avec plusieurs autres, par les indiens, et conduit à près de 100 milles, à Norridgewock, puis à la rivière Saint-Jean et au poste de Quishmaquig (peut-être Kilmaquac, sur la rivière Sainte-Croix), où il fut vendu à un Français. Celui-ci partit pour le conduire au Canada ; mais il fallut rebrousser chemin par crainte des Anglais sur le Saint-Laurent (il s'agissait de l'expédition de William Phipps). L'hiver suivant, à Quishmaquig, Français et sauvages furent réduits à manger leurs chiens, n'ayant reçu ni vivres ni munitions. En mars 1691, arriva enfin un navire anglais, la *Mary*, qui les fournit du nécessaire. Mais le capitaine Alden refusa de se charger de Mark Emerson, disant qu'il était venu traiter, non racheter des captifs. C'est plutôt un nommé John Nelson, lui-même prisonnier en partance pour Québec, qui se chargea de le racheter.

Dénouement paradoxal : un prisonnier qui en achète et libère un autre ! L'explication est possible si l'on examine les conjonctures. Durant l'été de 1691, quelques traiteurs de Boston s'étaient rendus à Port-Royal et à la rivière Saint-Jean pour trafiquer. Edward Tyng et John Nelson étaient de ce nombre. Ils firent de bonnes affaires, mais ne purent échapper à un navire français, survenu à Saint-Jean, après avoir ramené le sieur de Villebon, pour reprendre Port-Royal, rendu à la France par le

traité de Riswick. Des deux négociants arrêtés dans leur traite, le nommé Tyng fut gardé comme otage en Acadie ; mais Nelson fut envoyé sous escorte vers Québec, comme prisonnier. C'est alors, sans doute, qu'il se fit accompagner par Mark Emerson, racheté de son esclavage.

Pendant cette première captivité relatée par l'histoire, en avaient débuté quelques autres, lors de la prise de Falmouth, dans la baie de Casco, par le baron de Portneuf. Comme nous le rapportons dans un chapitre antérieur, le siège de la place avait duré du 15 au 20 mai 1690, se terminant par la capitulation du commandant, le capitaine Sylvanus Davis, gardé prisonnier, avec quelques autres. Cet officier fut bien obligé plus tard de donner à ses supérieurs une version des événements. Les archives d'état du Massachusetts en ont conservé l'original². Après avoir affirmé que les vainqueurs (entendons surtout les indigènes alliés) manquèrent à leur promesse et tuèrent ou firent prisonniers la plupart des vaincus, il continue :

Les Français seulement me sauvèrent avec trois ou quatre autres et nous amenèrent par l'intérieur en Canada [...] Pendant vingt-quatre jours nous avons voyagé dans la direction de Québec, par terre et par eau, portant nos canots avec nous. La majorité des indiens ennemis étaient de ceux que nous avions eus prisonniers et que Sir Edmund Andros ordonna de libérer, sous la pression du sieur de Saint-Castin et de Madockawando, avec leurs guerriers de l'est. Les Français qui nous capturèrent étaient venus du Canada en février précédent, avec mandat de détruire Falmouth, par ordre du gouverneur le comte de Frontenac. Le nom du commandant était M. Burniffe [Portneuf] : son lieutenant était M. Corte de March [Courtemanche], qui avait participé à la prise de Schenectaday. Ils avaient fait suivre de nombreux sauvages du Canada et complété leur contingent avec les sauvages des forêts, en cours de route. Mais je dois dire qu'ils ont été aimables pour moi dans ce voyage. Nos provisions étaient réduites — du bled d'Inde et des glands — ; mais l'appétit leur donnait bon goût et Dieu, la valeur nutritive. J'arrivai à Québec le 14 juin 1690 [...] J'y demeurai quatre mois et fus échangé le 15 octobre pour un Français que Sir William Phipps avait fait prisonnier.

Cotton Mather, le prolifique et . . . fanatique auteur du recueil intitulé : *Magnalia Christi Americana*³, ne fait qu'une brève mention de l'aventure de Davis. Il dit simplement : « Only

some of them (and particularly Major Davis) were carried into Canada, where the gentry very civilly treated them ».

Mais le même auteur nous fait mieux connaître le sort d'une autre prisonnière, captive cette fois des Abénaquis⁴. Il en fait un chapitre intitulé : « A Narrative of Hannah Swanton's Captivity (May 1690-Nov. 1695) ». Cette femme, ayant perdu son mari à Casco même, fut forcée de suivre les indiens dans leurs chasses nomadiques durant plusieurs mois. Elle y perdit un de ses quatre enfants, immolé sous ses yeux deux mois après leur capture. Elle-même n'aurait pas survécu, si elle n'avait pas eu comme maîtresse une indienne naguère élevée par des Anglais et qui prenait soin d'elle de son mieux. L'auteur fait parler à profusion cette esclave ou prisonnière et raconter ses peines physiques et morales.

« After many weary journies thro' frost and snow, we came to Canada about the middle of February 1690 [1691], and travelling over the River [St. Lawrence], my master pithc'd his wigwam in sight of some French houses westword of us, and then sent me to those houses to beg victuals for them ». Après plusieurs hésitations, elle saisit une occasion pour s'échapper jusqu'à Québec, dont on n'était pas bien éloigné. La femme de l'Intendant paya son rachat et la prit comme servante. Elle pouvait circuler en ville, où il y avait d'autres prisonniers anglais à fréquenter. « Ce qui me procura la délivrance fut un échange de lettres entre les gouvernants de Nouvelle-Angleterre et du Canada. M. Cary fut envoyé en bateau pour cueillir des prisonniers à Québec. À son arrivée, j'eus, avec mon plus jeune fils, parmi d'autres personnes, la permission de partir [. . .] Nous arrivâmes en sûreté à Boston, en novembre 1695.

L'année 1722, nous l'avons vu, on assista à une recrudescence de l'hostilité anglo-indienne dans le Maine, ce qu'on a appelé la guerre de William Dummer. Durant la nuit du 14 au 15 juin, une troupe d'Abénaquis surprirent et pillèrent plusieurs habitations autour de la baie de Merrymeeting. Un certain négociant, du nom d'Alexander Hamilton, une des victimes, fut conduit avec d'autres jusqu'à Québec et rédigea par la suite le récit de sa captivité⁵. En voici des extraits :

Nous remontâmes [en canots] jusqu'au poste de Swan Island, où se montrèrent des soldats. Les sauvages commandèrent à Hamilton de héler les Anglais, leur demandant de venir sur la rive. Deux d'entre eux s'approchèrent aussitôt, conversèrent un peu et retournèrent. Les sauvages en firent autant, sans faire de coup, si ce n'est de tuer un chien, de défoncer une baleinière ainsi qu'un canot posé là. Nous procédâmes ensuite jusqu'au fort Richmond, que Hamilton héla pareillement, demandant de ne pas tirer sur nous. Nous abordâmes alors et quelques soldats vinrent à nous, sur la parole des sauvages, et conversèrent un peu. Les sauvages leur dirent qu'ils n'avaient pas à craindre, car on ne tuerait personne ; mais le Gouverneur du Canada leur avait commandé de saisir des prisonniers en échange des leurs que les Anglais détenaient injustement à Boston. La conversation finie, nous quittâmes, pour arriver à une place nommée la ferme de Brown, où nous relâchâmes ce soir-là. Deux jours après, nous atteignîmes Norridgewock, où nous fûmes accueillis avec frénésie par nombre de femmes, d'enfants et par le Jésuite.

Norridgewock, le 21 juin 1722

Deux sauvages sont dépêchés vers le Canada avec la nouvelle de la prise de cinq prisonniers, de l'incendie d'une maison, du pillage de plusieurs familles, de la destruction de beaucoup d'animaux.

Le 22 juillet 1722

Les deux sauvages sont revenus, rapportant qu'ils ont été aimablement accueillis par le gouverneur Vaudreuil, montrant les présents qu'ils en ont reçus, pour lui avoir porté l'agréable nouvelle de cet exploit [. . .] Le 29, arriva ici du Canada le capitaine Moses Moxus ou roi à Norrincowook, apportant grande quantité de tabac et nous disant qu'il avait été délégué de Québec avec grande pompe, qu'on lui avait fait une salve de canons et joué de la trompette à son départ.

Le 3 septembre

Aujourd'hui sont arrivés plusieurs canots de Hurons français du Canada qui vivent à moins de 3 milles (sic) de Québec, à une place nommée Lorette [. . .] À leur arrivée, au cours d'une de leurs danses, Alexander Hamilton, un des prisonniers, leur fut offert comme esclave permanent, à titre de récompense pour leur fatigant voyage en vue de participer à la guerre.

Le 17 septembre

Les susdits indiens se mirent en route pour le Canada, avec leur susdit esclave Hamilton. À plusieurs portages, celui-ci les vit déterrer des cachettes de nourriture, de porc et de tabac, dont le gouverneur du Canada les avait pourvus pour cette expédition.

Le 28 septembre

Les sauvages et Hamilton arrivèrent en Canada, longeant la ville de Québec, sans se faire annoncer, mais avec force cris et gesticulations, leur capitaine ayant un scalp à titre d'étendard à la pince de son canot ...

Le 29 septembre

Les indiens et leur captif sont entrés et ont paradé dans la ville de Québec, ayant leur scalp au bout d'un long bâton ; tous les membres de la tribu de Lorette étaient venus les rejoindre. Le prisonnier Hamilton marchait le dernier de la file des indiens, qui criaient et gesticulaient. La populace accourait au spectacle [...] et les indiens furent conduits chez le Gouverneur, qui les reçut avec des félicitations...

Le même recueil documentaire qui rapporte longuement les aventures du prisonnier Alexander Hamilton nous en fournit succinctement une autre semblable⁶. Un nommé Samuel Harris était en voyage de pêche sur une goélette, lorsque, le 22 juin 1724, près de Penobscot, une bande d'indiens avec deux Français, dont l'un s'appelait Saint-Castin, abordèrent avec leurs canots les goélettes de pêche et, sans pitié, tuèrent 22 hommes et en amenèrent 23 captifs à Pentagouët, la plupart blessés. Par la suite, huit d'entre eux, dont Samuel Harris, furent conduits à Québec où les Français reçurent les sauvages avec réjouissance et les fêtèrent pendant plusieurs jours.

Enfin, le pasteur Paul Coffin, du Maine, inscrira plus tard dans son journal de mission le rapport de tel et tel de ses fidèles, enlevés naguère par les sauvages⁷. En 1742, l'épouse de Jonathan Emery avait été capturée, avec douze autres personnes à Dresden, près de Swan Island, et amenée en Canada par les rivières Kennebec et Chaudière. C'était par représailles pour le meurtre de certains indiens par les blancs. En route, le régime avait été maigre et, quand il n'y eut plus que de la citrouille, elle fut réduite à jeûner. En 1756, ce fut le tour d'un nommé Benjamin Hilton. Pris à Pownalboro, il fut conduit au Canada en pas plus de quatre jours. Son père, un frère et un beau-frère avaient été tués ; lui seul avait été épargné.

Et nous passons de ce pas à la catégorie des voyageurs blancs circulant cette fois en liberté, voyageurs de tout acabit : traités, messagers, espions ou aventuriers ; la distinction n'est pas toujours facile.

Nous pourrions commencer par celui que nous avons déjà signalé antérieurement, le baron Vincent d'Abbadie de Saint-Castin (1652-1707). Officier français établi à Pentagouët dès 1670, marié à la fille d'un chef abénaquis, fidèle partisan des indigènes et des Français dans leur résistance à la Nouvelle-Angleterre, il eut sûrement plus d'une fois l'occasion de communiquer avec Québec par les rivières Chaudière et Penobscot ou Kennebec. Il envoya même deux garçons étudier au Séminaire de Québecc et l'un d'eux, Bernard-Anselme, prit effectivement la relève de son père, en 1707. Mais il n'existe pas de relation sur tel ou tel voyage des Saint-Castin entre Québec et Pentagouët.

Nous sommes plus fortunés avec un personnage moins brillant pourtant et très peu connu, un nommé Thomas Lefebvre, de Québec, devenu par les circonstances interprète abénaquis, dans les mêmes quartiers que les deux Saint-Castin. Il s'y rendit d'abord comme traiteur, avec un associé, à l'automne de 1698 ; puis, avec un mandat officiel du gouverneur et de l'intendant, du printemps de 1701 à celui de 1703. C'est alors que les autorités coloniales, pour le dédommager de son trouble et en même temps affirmer la suprématie de la France sur des terres disputées par les Anglais, lui concédèrent une soi-disant seigneurie, nommé Kouesanouskek (Wessaweskeag), de deux lieues de front sur l'Atlantique, partant de la pointe Meniekek (Owl's Head) en descendant vers la rivière Saint-Georges. Cependant, Lefebvre, qui était retourné là avec deux de ses fils, ne put jouir longtemps de sa concession, puisqu'au milieu de mai 1704, ils furent tout trois capturés par la flotte du colonel Benjamin Church, chargée par le gouverneur Joseph Dudley d'aller exercer des représailles sur des établissements français de l'Acadie. On négocia ensuite l'échange des prisonniers ; mais les trois Lefebvre ne purent rentrer à Québec qu'à l'automne de 1706, par voie fluviale. Et leur fief de Kouesanouskek, resté désormais inoccupé, passa en pratique à l'allégeance britannique, lors du traité d'Utrecht (1713).

Au tour, maintenant, d'un notable anglais de paraître sur la scène ; et c'est à son sujet qu'on peut plus expressément parler d'espionnage, selon toutes les apparences. Il s'agit du major John Livingston(e), natif de New London, Connecticut (1680-

1720), fils de Robert Livingston et d'Alida Van Renselaer. Il était beau-frère aussi du célèbre Samuel Vetch, avec lequel il était venu une première fois au Canada, en 1705⁸, dans des circonstances spéciales. Le voyage s'était effectué en bateau à partir de Boston. Le gouverneur Joseph Dudley du Massachusetts l'envoyait à Québec avec des propositions de trêve entre le Canada et la Nouvelle- Angleterre. Après ce voyage, Livingston se vantait d'en connaître plus sur le Canada qu'aucun habitant du pays.

Mais cette affirmation, de source américaine, se complète avantageusement par une lettre du gouverneur de Montréal, Claude de Ramezay, écrite de Québec, le 12 octobre 1705, dans le dos de son supérieur, le marquis de Vaudreuil⁹ :

Un officier de Boston étant venu en Canada avec passeport (pour une négociation qui n'a pas réussi touchant l'échange des prisonniers), Monsieur de Vaudreuil lui a laissé une entière liberté de s'informer de tout ce qu'il a voulu savoir, de manière qu'en s'en retournant, il a dit au sieur (Augustin Legardeur) de Courtemanche et à d'autres qui l'accompagnoient qu'il avoit une parfaite connaissance du Canada et qu'il seroit aisé aux Anglais de s'en rendre maîtres. Lorsque ce même officier a été à Montréal, monsieur de Ramesay a eu la précaution de le faire accompagner par un officier et un interprète avec ordre de ne lui point permettre de conversations particulières.

Et c'est ce même Livingston, déjà grand connaisseur, qui réparait en Canada, à l'automne de 1710, l'année précédant l'invasion anglaise de Walker et ses associés. Les circonstances sont analogues à celles de sa première visite. Après la capitulation de Port-Royal, il y eut envoi de courrier de cet endroit à Québec. Le gouverneur Vaudreuil en rendra compte au Ministre français, le 25 avril 1711¹⁰ :

M. [Daniel Auger] de Subercase s'estant rendu le 13 octobre, M^r [Francis] Nicholson, général et commandant en chef des forces de la Reyne d'Angleterre dans ce continent, et M^r de Subercase m'ont envoyé tous deux, au travers des bois, le baron de St Castin et le S^r major Livingston...

L'officier américain a heureusement laissé un journal de son voyage¹¹, assez long et fastidieux, à cause de ses répétitions et du manque presque total d'identification ou de nomenclature

des lieux. Les faits cependant ont leur intérêt. On prit 52 jours, du 15 octobre au 6 décembre 1710, pour franchir la distance de Port-Royal à Québec, successivement par eau et par terre. La caravane comprenait cinq indiens et trois blancs, dans trois canots d'écorce et l'on remonta la rivière Penobscot, pour rejoindre la rivière Chaudière et le Saint-Laurent. Presque au départ, au village abénaquis de Panaouamské, où se trouvait le Père de la Chasse, Livingston faillit être assommé par un sauvage enragé, parce qu'il avait eu un compagnon tué récemment par les Anglais. Seule l'intervention de Saint-Castin écarta la menace.

Mais, par la suite, l'un ou l'autre des voyageurs frôla la mort de près en maintes péripéties de ce trajet, entrepris dans la pire saison, pour le climat et l'état des rivières et des chemins de pied. Presqu'au début, le canot portant effets et provisions chavira et perdit sa cargaison. On dut abandonner les autres canots environ à mi-chemin, défoncés irrémédiablement par les rochers et les glaces. Un des indigènes se noya. On vécut de (castors, perdrix, porc-épics) une partie du trajet et les peaux obtenues remplaçaient les chaussures mises hors de service. Mais la faune elle-même vint à manquer et, pour les derniers jours, on dut tromper les estomacs avec des racines et des écorces.

Cependant, les honneurs reçus à Québec et les menus planctueux du temps des fêtes firent oublier à Livingston les privations et les risques encourus en route. Il logea au château Saint-Louis et reçut toutes les politesses imaginables des milieux officiels. Il rencontra à son aise quantité de prisonniers anglais, dont il obtint des détails sur le pays et qu'il dédommagea par des pourboires répétés. Car il paraissait avoir un crédit illimité, en raison de son rang et de sa mission. C'était là une naïveté du gouverneur Vaudreuil, dont il ne se vantera pas, bien sûr, dans sa correspondance officielle ¹².

Les biographes modernes de Livingston ¹³ ne se gênent pas pour affirmer qu'il était un espion aussi courtois que roublard et qu'il en fut récompensé plus que pour ses services militaires, par les grades conférés à sa personne, jusqu'à celui de colonel. On précise qu'il était arrivé à Québec, comme porte-parole de Nicholson, le 6 décembre 1710, et qu'il en repartit le 10 janvier

suivant, renvoyé par Vaudreuil, en compagnie de deux officiers canadiens, Jean-Baptiste Hertel de Rouville et Simon Dupuis, dans le but secret d'obtenir des renseignements militaires sur l'ennemi.

Mais, à l'insu de tous, c'est Livingston qui recueillait tous les détails possibles sur les fortifications de Québec, les effectifs militaires des localités environnantes et des villages en amont, jusqu'à Montréal. Car, il retourna en Nouvelle-Angleterre, avec ses compagnons, en passant par Trois-Rivières, Sorel, le lac Champlain, etc. — il avait même un valet qu'il laissa à Trois-Rivières, pour cause d'indisposition. Et il a rédigé un rapport, aujourd'hui connu, de ses observations, rapport intitulé : « A View of Canada taken by Major John Livingston with Acco^t. of Fortifications and number of men »¹⁴. L'amiral Hovenden Walker recourut à ces données pour dresser le plan de son expédition navale contre Québec, en 1711, qui se termina inopinément sur les récifs de l'Île aux Oeufs, dans l'embouchure du Saint-Laurent.

Nous avons déjà vu différents personnages circuler par la Chaudière en direction du Maine ou inversement. Après le passage notoire de l'espion Livingston, c'est un aventurier de haut style, doublé d'un hâbleur, qui vient verser sa contribution au dossier. Il a nom Claude LeBeau. On l'a catalogué, avec preuves à l'appui dans la catégorie des « Fils de famille envoyés au Canada »¹⁵. Et quiconque prendra le temps de lire ses aventures¹⁶ devra cribler soigneusement le bon grain des élucubrations les plus fantastiques. Les explorations en pays sauvages constituaient alors, outre-mer, une friandise littéraire assurée de sa clientèle.

Sans se vanter, naturellement, de ses antécédents, LeBeau prétend que des intrigants l'ont méchamment adjoint à un groupe de proscrits, fils de famille pour la plupart, dont la parenté voulait se débarrasser. N'empêche que ces indésirables s'embarquèrent à Laroche, en mai 1729, sur le navire du Roi *L'Éléphant*, portant aussi à son bord le marquis de Vaudreuil, l'intendant Hocquart, Mgr Pierre-Herman Dosquet, évêque de Québec, et d'autres personnes de marque. On sait que le navire

en question, au seuil de sa destination, fit naufrage dans le Saint-Laurent, non loin du Cap Tourmente, sans aucune perte de vie, toutefois.

LeBeau trouva un emploi comme commis au magasin des castors. Il passa près de deux ans à Québec, s'ennuyant à mort et espérant en vain que son père condescendrait à le rapatrier. N'en ayant point de réponse, il prit le parti de passer en Nouvelle-Angleterre, escomptant obtenir des Anglais un passage pour l'Europe, ce qu'il avait essayé vainement à Québec, faute de passe-port. Sa condition de demi-captivité l'obligeait à partir subrepticement, comme un déserteur et un hors-la-loi. Il s'aboucha pour cela avec deux Hurons de Lorette, qu'il soudoya d'avance et à qui il promit une seconde récompense, après qu'ils l'auraient conduit à Narrantsouac, village indien le plus rapproché du premier fort des Anglais. Les sauvages ne consentaient pas à aller plus loin, à cause de leur inimitié avec les Anglais. LeBeau se grima donc et se costuma à la manière des indigènes, ce qui ne l'empêcha pas d'être démasqué à sa première rencontre avec des Canadiens.

Le départ eut lieu le 15 mars 1731. On gagna le Sault de la Chaudière, alors à la hauteur des eaux, par suite du dégel. Le 16 et le 17, on franchit la chute et les rapides, non sans avoir brisé un canot à cette épreuve. Un groupe de Canadiens et des Abénaquis campés aux environs du Sault, essayèrent de se saisir du déserteur, dans l'espoir d'une récompense. LeBeau leur échappa seulement par un concours de circonstances imprévues et par la fidélité de ses deux conducteurs. Finalement, les aventuriers remontèrent 12 lieues de la rivière en canot, assez facilement. Le 18 mars, on fit deux petits portages, très ardues. Le lendemain, on pêcha une vingtaine de truites en moins d'un quart d'heure, la rivière en étant pleine. « Elles étoient longues d'environ un pied et demi, larges à proportion et épaisses de quatre doigts ». On quitta alors la rivière Chaudière pour suivre un affluent, peut-être la rivière du Loup. Mais, faute de précisions dans le récit, pour identifier la suite de l'itinéraire, nous nous perdons dans des détours et des distances incroyables. Enfin, après avoir traversé un grand lac, désigné par les sauvages sous le nom d'Otonaki (l'historien Charlevoix indique sur une carte le lac « Etto-

bani », peut-être le lac Moose Head actuel), on descendit la rivière menant à Narrantsouac, qu'on atteignit, après 42 jours de trajet épuisant, le 25 avril.

LeBeau se crut dans un village d'Agniers, de la nation iroquoise. Le village consistait en 38 cabanes situées sur une petite colline dominant la rivière. Le déserteur y fit la rencontre du Père Jacques de Sirême, jésuite missionnaire de la nation abénaquise en général ; de fait, le Père n'arriva à Narrantsouac que le 28 avril, trois jours après LeBeau. L'auteur fait son éloge. Pendant les quelques jours qu'il passa dans le village, le Père lui donna de nombreux renseignements sur la vie des sauvages et sa propre existence. Bien qu'exilé volontaire parmi ces gens primitifs, il n'avait qu'un chagrin, disait-il, celui de ne pas avoir reçu depuis des années de nouvelles de ses supérieurs et de ses amis. L'auteur assista à un festin spécial, où on consomma un saumon de six pieds de longueur (?) et à une danse nocturne, dont il fait l'évocation dans une gravure.

Il partit enfin de Narrantsouac le 3 mai, avec un de ces prétendus iroquois et son fils, et descendit rapidement la rivière Kennebec, près de vingt lieues la première journée, écrit-il. On allait arriver chez les Anglais. Mais c'étaient des ennemis ; et les guides étant allés tuer un soldat, dans un guet-à-pens, ou décida, par crainte de représailles, de rebrousser chemin. LeBeau, à la merci de ses conducteurs, dut les suivre quelque temps dans leur fuite. Après une suite d'aventures romanesques avec une jeune abénaquise (Planche 15) et des randonnées invraisemblables, qui le conduisirent, à son dire, jusqu'aux chutes Niagara, LeBeau parvint enfin, seulement le 14 juillet, à un premier fort anglais, sur la rivière Saint-Jean. Il y fut reçu avec bienveillance, conduit à Boston, d'où il voga bientôt allégrement vers l'Europe.



Nous avons déjà vu que la communication Chaudière-Kennebec préoccupait les autorités militaires, lors de la conquête du Canada. Quand approcha le dénouement de ce conflit, les Anglais, de plus en plus sûrs d'eux-mêmes, n'hésitèrent plus à emprunter cette voie nouvelle pour l'expédition de messages militaires.

Sans avoir vu les papiers de Jeffrey Amherst, général en chef des armées anglaises en Amérique, nous avons trouvé allusion à une lettre de lui, datée du 7 août 1759¹⁷, alors qu'il dominait victorieusement le lac Champlain, menaçant la voie du Richelieu. Cette lettre, il la destinait au général James Wolfe, alors en action devant Québec. Et c'est un militaire des Rangers, de la Nouvelle-Angleterre, désigné par l'histoire Parkman sous le nom d'*Ensign Hutchins*, qui réussit à la délivrer à son destinataire, mais après un mois de pénible trajet¹⁸. L'enseigne passa par Albany et Boston avant de se rendre au fort Western, et de là continua vers le nord, accompagné par John Howard et deux autres. Partis du fort le 18 août, ils atteignirent Lévis le 3 septembre presque morts de faim, les habits en lambeaux. Ils devaient cependant revenir par mer, via Halifax.

Québec étant tombé aux mains des Anglais quelques jours après, ce fut au tour du vainqueur, James Murray, successeur de Wolfe, de continuer la correspondance avec son chef Amherst, celui-ci rendu pour l'hiver à New York. Un premier messenger, le lieutenant John Butler partit avec quatre compagnons le 27 décembre, sur la voie Chaudière-Kennebec¹⁹. Mais il rebroussa chemin bientôt, par crainte des Indiens. Il avait peut-être été témoin aussi du sort de l'enseigne Hutchins.

Cependant, un plus brave se rencontra, dans la personne du lieutenant John Montrésor, dont nous avons déjà parlé dans une précédente occasion. Un journal de ce voyage nous a été conservé²⁰, de même qu'un plan rudimentaire du trajet²¹. Muni des instructions verbales de Murray et accompagné d'un officier et de 12 soldats des Rangers, Montrésor partit en raquettes, le 26 janvier 1760, de la « Pointe des Pères » (près de Pointe-Lévi), en face de Québec. Il évita par des détours à travers bois, du côté de la rivière Etchemin, les endroits habités de Saint-Henri et de la « Nouvelle Basses » (sic). Après les dernières habitations, il s'engagea par la Chaudière, sur la glace autant que possible, vers le lac Mégantic. Déjà, le 7 février, on était à la ration sur la nourriture ; et la chasse s'avérait nulle, à cette saison de l'année : seulement quelques piverts et autres petits volatiles. Des hommes traînaient de l'arrière et on dut en abandonner un à son sort, ankylosé par le froid.

Se proposant de rejoindre la rivière Kennebec, mais privée de guides sauvages, qu'on n'avait pas voulu embaucher, étant à redouter comme d'anciens ennemis, la troupe se trompa de direction, sur la hauteur des terres, et aboutit, le 16 février, par un affluent nord-est, à la rivière Androscoggin. On n'avait plus la ressource d'un poste de secours avancé, comme le fort Halifax, sur la rivière Kennebec. Il fallut donc poursuivre, talonné par les deux pires ennemis, le froid et la faim, jusqu'aux premiers établissements, aux confins du canton de Topsham, Maine. Ceux qui avaient risqué de manger des baies sauvages (alder berries) avaient été pris des intestins ; on avait aussi essayé les lanières de raquettes, les mocassins et même les culottes de cuir. Et des hommes étaient tombés d'épuisement en chemin, qu'on envoya recouvrer, dès le premier contact avec la civilisation.

À peine reposé, Montrésor poursuivit sa route et atteignit New York le 26 février, après un mois de marche, où il avait failli laisser sa peau et ses os. Il remit ses instructions à Amherst, qui exigea pareillement, par écrit, un journal et un plan du chemin parcouru, ce qui a permis d'en conserver l'histoire. Aussitôt qu'il le put, le messenger revint à Boston et s'embarqua pour Louisbourg, rejoignant là une flotte expédiée à Québec, qui arriva à destination le 20 mai 1760.

Beaucoup plus tard, en 1784, nous voyons encore une caravane d'hiver qui s'engage sur la route Chaudière-Kennebec²². Il ne s'agit, cette fois, ni de prisonniers, ni d'espions, d'explorateurs ou de militaires en mission, mais d'un immigrant américain, probablement un loyaliste, Robert Forbes, pris de nostalgie et voulant sans retard retourner en son pays, après la ratification du traité de Versailles par le Congrès des États-Unis, le 14 janvier 1784.

Malgré les mises en garde de ses voisins contre les risques d'un voyage au printemps, il partit le 17 mars, ayant engagé trois guides, dont un nommé Midstaff, qui promettait de le conduire avec sa famille, en douze jours, jusqu'aux établissements de la rivière Kennebec. Mme Forbes, qui était enceinte, et son garçon de 13 ans prirent des raquettes, comme les hommes, les provisions et les quatre plus jeunes enfants étant tirés sur des traînes sauvages. Après avoir traversé la Beauce, il n'y avait plus de chemin tracé. « From Nouvelle Bois, on the River Chodore, they

took their departure », en marchant pendant huit jours sur la glace de la rivière.

Mais, cette glace venant à manquer, par le dégel du printemps, la circulation en traîne sur les rives devint une corvée épuisante. Laissant dans un petit campement femme et enfants, Forbes avec ses engagés partit reconnaître le meilleur trajet par terre jusqu'au lac Mégantic. Rendus là, Midstaff et les deux autres guides refusèrent de retourner sur leurs pas et même, s'emparant du meilleur des provisions et des effets, poursuivirent leur chemin vers la Kennebec. Trahi et volé, Forbes retourna vers les siens et prit le parti de continuer, tant bien que mal, jusqu'au lac Mégantic. La famille n'aurait pu aller plus loin, si l'on n'avait trouvé un indien cabané au bord du lac. Très charitable pour les voyageurs, il leur permit de se reposer trois jours, les munît de viande d'original autant qu'ils en pouvaient emporter et, bon samaritain, les guida jusqu'à la rivière Kennebec, devant cependant s'en tenir à cela, car sa femme était restée, très malade, dans sa cabane.

Forbes et les siens poursuivirent leur chemin très péniblement, à cause de la fonte des neiges et du gonflement de tous les cours d'eau. Le 12 avril, les provisions épuisées et les premières habitations encore hors de vue, Forbes laisse de nouveau sa femme et quatre enfants dans un petit camp et prend les devants avec l'aîné. Après dix jours de peines incroyables, ils rencontrent enfin des chasseurs et arrivent aux premières habitations de Norridgewock. Trois hommes sont envoyés aussitôt au secours de Mme Forbes et de ses enfants, mais reviennent au bout de treize jours, sans les avoir trouvés. On crut que tous devaient avoir succombé déjà. Mais Forbes voulait revoir les siens, morts ou vivants. Dès que l'eau de la rivière eût diminué un peu, il partit avec deux hommes en canot, le 28 mai, et, quatre jours après, eut la consolation — c'en était une —, de retrouver encore sa femme et un enfant vivants, ayant subsisté pendant 50 jours au moyen d'écorces et de racines. On rapporte que les restes de cette famille — avec un nouveau bébé heureusement conduit à terme — se fixèrent ensuite près de Portland, Maine²³. Et c'est pour apitoyer les gens sur leur cas qu'un parent ou un ami publia par la suite le récit de leurs mésaventures.

RÉFÉRENCES

- 1 *Calendar of State Papers, America and West Indies, 1689-1692*, no 1875.
- 2 Publié dans Massachusetts Historical Society, *Collections*, Ser. III, Vol. I, Boston, 1825.
- 3 Publié d'abord à Londres, en 1702 (Livre VII, page 73).
- 4 *Ibidem*, Livre VI, pages 10-14.
- 5 Conservé au Public Record Office de Londres ; publié in-extenso dans Baxter, James Phinney : *The Pioneers of New France in New England ...*, Albany, 1894, 450 pages (pp. 317-334).
- 6 Baxter, *opus citatum*, pages 384s.
- 7 Maine Hist. Society, *Collections*, Ser. I, Vol. 4, pp. 345 et 380.
- 8 E. B. O'Callaghan (edit.). *Journal of the Voyage of the Sloop Mary from Quebec ...* Albany, 1866, XVII — 50 pages (page XIII).
- 9 *Collection de Manuscrits relatifs à la Nouvelle-France*, vol. II, Québec, 1884, page 448.
- 10 *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1946-47*, page 412.
- 11 Original à Londres, publié dans le *Calendar of State Papers, Colonial Period, America and West Indies, 1710-1711*, London, 1924, doc. no 673, pages 371-386.
- 12 *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec, pour 1946-1947*, page 428.
- 13 James F. Kenney, dans *Can. Hist. Review*, vol. I, Toronto, mars 1920, pages 48-54. Aussi John David Krugler, dans *Dict. Biogr. du Canada*, Vol. II, Québec et Toronto, 1969, pages 455s. Aussi Maine Hist. Society, *Collections*, Ser. I, vol. VII, page 79.
- 14 London, Public Record Office, C.O. 42, vol. 13. Copie aux Archives Publiques d'Ottawa ; publiée in-extenso par Kenney (*loco citato*).
- 15 Joseph-Edmond Roy, dans les *Mémoires de la Société Royale du Canada*, 1900-1901, Section I, pages 7-33.
- 16 *Avantures du Sr C. Le Beau, avocat en parlement, ou voyage curieux et nouveau parmi les Sauvages de l'Amérique Septentrionale*, Amsterdam, 1738, 2 v. ill.
- 17 Francis Parkman, *Montcalm and Wolfe*, vol. 2, page 261.
- 18 Louise Helen Coburn : *Skowhegan on the Kennebec*, Skowhegan, 1941, volume I, pp. 68s.
- 19 R. H. Mahon : *Life of General the Hon. James Murray*, London, 1921, X-457 (pages 209-212).
- 20 Édité dans *New England Historical and Genealogical Register*, vol. XXXVI, Boston, January 1882 (pages 29-36).
- 21 À l'échelle de 8 milles au pouce. Original à la Library of Congress, Washington, Map Division ; Maine G4030.

- ²² Arthur Bradman : *Narrative of the extraordinary sufferings of Mr. Robert Forbes, his Wife and Five Children, during an unfortunate journey through the Wilderness, from Canada to Kennebec River, in the year 1784*, Philadelphia, 1794 ; reprinted by the *Magazine of History* (extra number), Tarrytown, N.Y., 1917, 12 pages.
- ²³ Marius Barbeau, « Indian Captivities » (reprint from *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 94, no 6, 1950, page 527.

CHAPITRE IX

NAVIGATION ET FLOTTAGE

Face à la vague de canalisation — Une exploration de la Chaudière — Projet de canal entre la Kennebec et le Saint-Laurent — Engouement dans le Maine — Le Bas-Canada repense à la Chaudière — Brève expérience d'un yacht à vapeur — Institution de la « drave » — Ascension et déclin — Une longue excursion en canots se termine par les rivières Chaudière et Penobscot.

Nous en avons assez vu et relaté pour affirmer que la navigation n'était pas un jeu d'enfant sur l'une ou l'autre des rivières, la Chaudière surtout et la Kennebec presque autant, si l'on excepte la partie inférieure de cette dernière, de Waterville à la mer. Les canots indiens s'accommodaient des obstacles, en un sens, parce qu'on les tirait de l'eau et qu'un homme pouvait les porter sur ses épaules aussi loin qu'il le fallait pour retrouver un cours navigable. Mais l'avènement graduel des chaloupes rendait cette manoeuvre impossible. Et davantage, si l'on songeait à des embarcations plus imposantes.

Pourtant, nos deux rivières ont été, chacune à sa façon, l'objet de certaines spéculations et recherches en vue de les rendre plus navigables. Dans la première moitié du 19^{ième} siècle, avant la vogue et la popularisation des chemins de fer, il y a eu celle des transports fluviaux, par la confection de canaux et l'amélioration des cours d'eau naturels. C'est alors qu'on assista à l'élaboration de bien des projets, parfois fantastiques, qui s'évanouirent comme des rêves, laissant en place assez peu de réalisations. Commençons par la Chaudière ; car, semble-t-il, les projets d'aménagement y ont eu la priorité dans le temps.

Le 22 mars 1817, la législature du Bas-Canada avait voté un « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les com-

munications intérieures dans la Province ». Et des commissaires à cette fin avaient été nommés, le 26 avril, pour le district de Dorchester, entre autres Jean-Thomas Taschereau, qui était alors député de son comté, en plus d'être seigneur en partie « de Sainte-Marie et d'autres lieux ». Après avoir invité les citoyens, par avis dans les journaux, à leur soumettre des suggestions, les commissaires se mirent à l'ouvrage. Taschereau, naturellement plus intéressé à sa petite patrie et peut-être, par ailleurs, le plus influent ou le plus avisé des commissaires choisis, jouait le rôle principal, en rédigeant et présentant les rapports. Dès le 12 juin 1817¹, il remettait le premier, que le Gouverneur approuvait le 17 du même mois². Taschereau mentionnait, entre autres choses :

Nous avons reçu une application de la part d'un nombre de personnes respectables de la ville de Québec nous demandant de faire faire des plans, devis et estimations de canaux, écluses et autres ouvrages nécessaires pour rendre la rivière Chaudière navigable pour des bateaux, cageux et autres voitures d'eau. Nous croyons cette demande conforme aux instructions de Son Excellence et conforme aux désirs de la Législature...

Fort de cette prompte approbation, le chef des commissaires embaucha le lieutenant James P. Catty, des Ingénieurs royaux, et lui dressa des instructions, dont il transmettait copie au Gouverneur, avec une lettre du 11 juillet 1817³ :

... M. Catty fixera le jour et le lieu de son départ pour faire cette opération, afin que les Commissaires lui procurent pour ce moment cinq personnes pour le suivre. M. Catty visitera la dite rivière depuis son embouchure jusqu'aux derniers établissements sur la dite rivière et les environs d'icelle ; il examinera s'il est possible de la rendre navigable pour des bateaux et pour des cageux ... et examinera aussi s'il serait possible de faire une jonction entre cette rivière et la rivière Etchemin, soit par le moyen de canaux et autres ouvrages pour les fins susdites ; fera un plan de la dite rivière, de ses rapides, de ses environs, des rivières voisines, des concessions avoisinantes ... Le prix convenu avec M. Catty est d'une guinée par jour depuis le jour de son départ jusqu'au jour de son retour et en outre de cinquante jours de paye sur le même pied après son retour — ces cinquante jours étant considérés le temps convenable pour faire son rapport et les plans, devis et estimations, etc.

Il a résulté de cette exploration un assez bon plan de la Chaudière, dont la copie se trouve aux Archives publiques d'Ot-

tawa⁴, et tout un rapport, dont l'intérêt nous justifie de le transcrire au long, tel qu'il a été présenté à la Chambre par les commissaires, le 31 janvier 1818, avec une note de désappointement : « Nous avons fait visiter la rivière Chaudière pour constater la possibilité de la rendre navigable, et nous annexons le rapport de l'ingénieur à cet effet, lequel fait voir que ces ouvrages coûteraient très cher »⁵ :

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous transmettre un plan de la rivière Chaudière, aussi le détail de mes opérations pour établir la possibilité de faire un canal pour servir à l'amélioration de la navigation de cette rivière.

Je prendrai la liberté de soumettre qu'après un examen scrupuleux de la rivière près des chutes, je trouvai que le terrain était en tout sens peu favorable au projet de les rendre navigables au moyen d'un canal ou d'écluses, soit pour des chaloupes ou pour des cages.

Je remontai en conséquence la rivière, et trouvai que plus j'avais plus je trouvais ces obstacles multipliés. La rivière presque en entier n'est qu'un rapide suivi, à prendre de l'île Brûlée près de Sainte-Marie jusqu'à ce qu'elle se décharge dans le fleuve Saint-Laurent ; et quoi qu'il devient possible de les passer, ou sauter sur des cages lorsque les eaux sont hautes, je ne vois aucune possibilité de les rendre navigables pour des chaloupes, vu que les fortes eaux du printemps jointes à la quantité de glaces qui descendent enlèveraient, il n'y a aucun doute, tous les ouvrages qui pourraient être érigés aux fins de faciliter le passage des chaloupes sur les dits rapides.

En conséquence il ne me restait autre chose à faire qu'à déterminer s'il était praticable de faire un canal depuis Sainte-Marie, à l'endroit où la rivière Chaudière devient navigable pour des petites barques, jusqu'au fleuve Saint-Laurent, mais je trouvai que ce projet était aussi impraticable que l'autre, rapport à une chaîne de terres très-élevées qui se rencontrent entre Sainte-Marie et le fleuve Saint-Laurent, et rapport à la vaste étendue de terres non cultivées à travers laquelle le canal doit passer : en supposant que ces difficultés seraient levées, le peu d'avantage qui en résulterait ne pourrait jamais rembourser le travail immense et les frais de l'entreprise.

Pour ce qui est du projet de joindre la rivière Chaudière à la rivière Etchemin, il est impossible qu'il puisse en résulter aucun avantage, car, lorsque mis en exécution, la navigation de

la rivière Etchemin offre autant et même plus d'obstacles que la rivière Chaudière, les rapides étant aussi fréquents, les eaux de la rivière partout aussi basses et les rives en général extrêmement élevées et escarpées.

Ces raisons seront, j'ose me flatter, trouvées suffisantes, de ce que je ne vous ai remis aucune estimation de la dépense probable d'aucun ouvrage pour l'amélioration de la rivière, les difficultés qui s'y rencontrent étant si nombreuses qu'il devient impossible de former une idée des sommes probablement requises pour une telle entreprise, qui est par elle même impraticable. J'avais en vérité conçu qu'il serait possible d'ouvrir une communication avec la rivière Etchemin pour le passage des cages, ce qui aurait offert le moyen de transporter le bois de construction depuis la source de la rivière Chaudière au fleuve Saint-Laurent ; mais je me suis trouvé forcé d'abandonner ce projet, vû qu'il s'y rencontre une longue chaîne de terres à couper, qui est de 127 pieds 5 pouces au dessus du niveau de la rivière Chaudière, et y ayant, indépendamment de cet obstacle, une différence de niveau de 150 pieds 9 pouces entre la rivière, à la route Justinienne, et le point le plus proche de la rivière Etchemin.

Je conçois que ces raisons sont suffisantes pour que tous projets de rendre la rivière Chaudière navigable, soit en chaloupes ou sur des cages, soient abandonnés, et en ce qu'il ne se rencontre pas un endroit dans ce pays qui puisse tendre à favoriser l'exécution d'un tel projet.

Il ne s'offre aucun autre obstacle à la navigation de la rivière au dessus de Sainte-Marie que le rapide du Diable (Planche 16), c'est-à-dire aussi haut que les bords de la rivière sont établis, jusqu'à la rivière du Loup ; de là au lac Mégantick, l'on peut dire que ce n'est qu'un rapide suivi, extrêmement dangereux et périlleux même en canots d'écorce et n'offrant même pas assez d'eau en plusieurs endroits pour les y naviguer. Le rapide du Diable pourrait être en quelque sorte amélioré en faisant miner quelques uns des rochers, mais ne pourrait être utile suivant mon opinion, que pour y passer en cages ou canots.

Ceci, Messieurs, est la substance de l'information qu'il a été en mon pouvoir de me procurer concernant la rivière Chaudière. Les plans ci-annexés ont été dressés avec toute l'exactitude possible, et je me flatte que vous les approuverez. J'ai l'honneur d'être,

Messieurs, Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

J.-P. Catty,
Lt. Ing.R.

Les conclusions de l'ingénieur militaire parurent assez péremptoires, pour la circonstance. Restait à payer la note. Il en avait coûté 239 louis, 14 chelins (\$958.80) pour les travaux du lieutenant Catty, jusqu'au 5 mars 1818⁶. Mais, n'empêche que, ce printemps-là, le premier avril, le parlement du Bas-Canada, en sanctionnant une loi pour autoriser François Verreault junior à construire un pont permanent près de l'église de Sainte-Marie, Nouvelle-Beauce, exigeait encore de lui qu'il y posât un pont-levis pour les vaisseaux, « dans le cas où la dite rivière Chaudière deviendrait ci-après naviguée par des bâtiments portant des mâts ». Et il devait laisser assez d'espace entre les piliers pour que les cageux de quarante pieds de largeur puissent passer⁷.

Les rêves des hommes d'affaires québécois, temporairement dégonflés, reprirent cependant leur contenance, quand les *businessmen* américains, sur le versant opposé, conçurent un projet encore plus chimérique, celui d'enjamber les monts Appalaches par une voie navigable depuis l'océan Atlantique jusqu'à Québec. Il y avait même concurrence, d'après un auteur contemporain⁸, entre deux tracés différents.

Le premier devait s'appeler : *The Connecticut and St. Lawrence Canal*. En 1825, l'inspection venait d'en être effectuée par Dewitt Clinton junior, en vertu d'une commission du gouvernement central américain. De la rivière Connecticut, on devait remonter à la hauteur des terres par la vallée de la Mulhegan — 495 pieds d'éclusage — puis redescendre par le lac Memphremagog, en enjambant par des canaux et des écluses les rapides qui restaient, avant de rejoindre le Saint-Laurent, par la rivière Saint-François. On voit d'ici l'entreprise, par son simple énoncé !

L'autre projet originait du Maine ; il paraît y avoir eu longtemps rivalité entre les deux états voisins. Le premier signalement que nous en ayons trouvé, c'est une lettre du sénateur John Holmes, d'Alfred, Maine, au Secrétaire provincial du Bas-Canada, datée du 8 mai 1825⁹. Parlant au nom de ses concitoyens, le sénateur avançait l'idée qu'un canal, entre les deux importantes rivières Chaudière et Kennebec, serait d'un grand profit pour les deux versants. Il posait la question en toute simplicité, ne connaissant pas les vues du gouvernement canadien et se demandant

s'il n'y avait pas eu de notre côté des explorations à ce propos, dont les données lui seraient bien précieuses. En cas de réponse favorable, Holmes se disait en position pour obtenir du gouvernement américain une exploration systématique du tracé.

L'ouvrage que nous citons, deux paragraphes plus haut, revient et insiste davantage sur ce projet, rendu, semble-t-il, à une seconde étape ¹⁰ :

Il y a de plus une requête au Congrès par l'état du Maine en vue d'améliorer la navigation sur la rivière Kennebec et de la raccorder avec le fleuve Saint-Laurent, à travers la Chaudière du Bas-Canada, qui se décharge au fleuve en haut de Québec. Le lac Mégantic et d'autres de la hauteur des terres, sur la frontière entre les États-Unis et le Canada, autrement dit la crête où les deux rivières se rapprochent, indiquent un endroit de jonction réalisable sans grande difficulté, si jamais le gouvernement canadien concourt au projet. La communication serait courte et directe de Québec à l'Atlantique, à travers le centre du Maine. De Waterville, située à 18 milles en amont d'Augusta sur la Kennebec, jusqu'au confluent des branches ouest et nord, il y a 70 milles. De là, par la branche ouest ou Dead River, jusqu'à la Chaudière, il y a environ 50 milles en plus. C'est par cette voie que le général Arnold, à la guerre de la Révolution, pénétra jusqu'à Québec.

Il faut dire que l'État du Maine, nouvellement constitué (1820), venait d'ouvrir largement ses voiles aux vents du progrès et que l'année 1825 y fut particulièrement féconde en projets de canalisation ¹¹. En plus de celui que nous venons de décrire, il y en avait d'autres : pour améliorer la navigation déjà existante sur la Kennebec, pour la relier aux eaux supérieures de l'Androscoggin, pour faire communiquer la navigation de la rivière Penobscot avec celle de la Saint-Jean, de la Seabasticook, etc. Le *Kennebec Journal* y allait de ses communiqués et de ses éditoriaux. Des assemblées délibérantes eurent lieu, dans le dernier trimestre de 1825, à Portland, Wayne, Skowhegan, Waterville. On avait ainsi conquis toute la faveur populaire, malgré quelques divergences d'intérêts locaux.

C'est le 4 janvier 1826 que le sénateur John Holmes eut enfin la chance, appuyé d'une aussi pressante opinion, de soumettre au Congrès américain des résolutions en faveur de l'État qu'il représentait. Les trois députés du Maine enchaînèrent aussi-

tôt. Enfin, en mars 1826, le comité spécial des chemins et canaux soumettait ses conclusions à la Chambre des représentants, avec une mention favorable à l'étude de la canalisation Kennebec-Chaudière ¹².

En janvier 1827, le *Kennebec Journal* faisait état d'un rapport d'ingénieur (General Macomb), sur une exploration de la Kennebec, depuis Augusta jusqu'à Skowhegan (distance de 35 milles), donnant tous les niveaux, les spécifications pour les chaussées, écluses et canaux requis ¹³. Mais cela ne semble pas corroboré par les publications officielles du Congrès américain.

Au contraire, après une résolution de la Chambre, du 29 décembre 1826, demandant l'exploration des « routes for contemplated canals to connect the waters of the Kennebec, Androscoggin and Connecticut rivers » . . . , le Secrétaire de la Guerre pouvait répondre, le 26 janvier 1827 ¹⁴, que le travail de l'ingénieur commis par lui à cette tâche s'était limité jusque là à examiner le site nommé Lovejoy's Narrow, sur la Kennebec.

Mais, l'année suivante, apparaît un volumineux rapport, daté du 18 février 1828 ¹⁵ et intitulé : « Report of the surveys of the Kennebec River and of contemplated routes for canals connected with the waters of the said river ». Il y a là plusieurs voies de communication envisagées, choses assez chimériques, comme de réunir les rivières Kennebec et Androscoggin, les rivières Connecticut et Kennebec, par les vallées de l'Ammonoosuck et de la Dead River, la Connecticut avec le lac Memphremagog et même avec le lac Champlain. Dans la rivière Kennebec elle-même, le rapport favorisait l'amélioration de la navigation jusqu'à Skowhegan, à 80 milles de l'embouchure.

On exécuta effectivement quelques travaux (dont un nommé Peter Grant était le comptable : en 1832, on dépensa \$2,000. et, en 1833, \$263.91, pour supprimer certains obstacles à la navigation, particulièrement à Lovejoy's Narrow ¹⁶. Après cela, on revient encore, le 20 septembre 1837 ¹⁷, avec un rapport sur la possibilité et le coût d'amélioration du chenal entre Gardiner et Augusta (\$20,000.). Mais c'est ici que paraissent cesser la spéculation et les démarches concernant la canalisation de la rivière Kennebec ¹⁸.

Et ce n'était plus là un cas d'espèce. L'engouement pour la navigation intérieure, qui reposait sur des bases profondément illusoires, s'écroulait un peu partout, devant l'assaut des grands chemins carrossables et devant l'aurore prometteuse des chemins de fer. Aux esprits plus posés, plus réalistes, dans notre cas, il paraissait autrement pratique de traverser les Appalaches et la frontière canado-américaine par un chemin de terre que par un chemin d'eau. Et le projet de route était déjà amorcé, quand on se mit à parler de l'autre. Plus rapidement et plus sûrement on pourrait désormais communiquer entre Québec et les ports de mer du Maine.

L'auteur de l'étude : *Canal Projects for the Kennebec*¹⁹, en 1932, terminait sentencieusement avec les lignes suivantes :

Nous pouvons nous réjouir de ce que l'amélioration projetée de la Kennebec et d'autres plans de canaux dans le Maine n'aient jamais abouti : car ils auraient représenté du travail et de l'argent perdus. Nous, aujourd'hui, ne pouvons assurer que nos grands réseaux de chemins de fer et de routes carrossables ne seront pas mis de côté au bout de cent autres années. Mais, dans notre ignorance du futur, nous devons un tribut de respect et d'admiration aux citoyens entreprenants de la vallée de la Kennebec et d'autres parties du Maine qui, dans leur ignorance d'il y a cent ans, organisaient un grand réseau fluvial pour notre État.

☆ ☆ ☆

Chose curieuse, le Bas-Canada, qui avait fait la sourde oreille à l'invite du Maine, à partir de 1825, se remet à considérer sérieusement la navigation sur la Chaudière, en 1831. Le 29 novembre²⁰, la Chambre ordonne qu'il soit donné « instruction au Comité permanent des Chemins et Améliorations Publiques, de s'enquérir s'il ne serait pas expédient d'accorder une certaine somme d'argent pour explorer la Rivière Chaudière, depuis le haut du Grand Sault jusqu'à l'embouchure de la Rivière du Loup, aux fins de la rendre navigable ». Il ne pouvait s'agir là que de plusieurs canaux avec des écluses.

Le Comité, prenant en main la question, consulte des experts, dont les témoignages couvrent six pages in-folio dans les Journaux de la Chambre²¹. Pierre-Elzéar et Antoine-Charles

Taschereau, qui sont des intéressés de la région, donnent des opinions favorables. De Sainte-Marie, lieu de leur résidence, jusqu'à la rivière du Loup, distance de 12 lieues, il n'y a d'obstacles à la navigation que le Rapide du Diable, qui pourrait être aménagé ; déjà on y passe en canots et en cageux, quand l'eau est haute. Les autres experts, de langue anglaise, sont plus ou moins réticents ; mais tous s'accordent à dire que la canalisation de la Chaudière serait très avantageuse à la région et au marché de Québec, et qu'il vaudrait la peine d'affecter quelque somme à une exploration scientifique de la rivière (On oubliait peut-être celle de 1817). William Henderson suggère même d'étudier la communication navale entre le district de la Chaudière et le district de Saint-François, jusqu'à Sherbrooke, pour ouvrir à l'exploitation un grand territoire d'excellente qualité, encore inculte.

Mais, de tout ce déploiement d'idées et d'écritures, rien n'a résulté de concret. Nos législateurs étaient assez sages pour ne pas taxer inconsidérément le trésor public. Il resta toutefois des individus plus idéalistes, pour revenir de temps à autre sur un projet chimérique déjà classé. Dans ses remarques au recensement civil de 1861, l'énumérateur pour Sainte-Marie et la région, Gabriel-Narcisse-Achille Fortier, écrivait le 5 avril²² :

La Chaudière ... pourrait être rendue navigable jusqu'aux chutes qui se trouvent à son embouchure, si on lui faisait subir certaines améliorations, dont la praticabilité a été constatée par des ingénieurs, ce qui aurait pour résultat de tripler l'importance de toutes les paroisses que parcourt cette rivière, en facilitant leurs communications avec la ville de Québec.

Trente ans plus tard, l'idée de navigation remonte encore à la surface et l'on en fait timidement la réclame dans *La Vallée de la Chaudière*, hebdomadaire publié à Sainte-Marie. La livraison de ce journal, du 30 avril 1891, rapporte, en effet, dans ses nouvelles, que les frères Breakey (William et John?) faisaient incorporer une compagnie, au capital de \$150,000., dénommée « The Chaudière Valley Railway and Navigation Company », avec un double objectif : d'abord pour une ligne de chemin de fer devant relier le futur pont de Québec à la jonction de Scott, sur le « Québec Central », en passant par Breakeyville et Saint-Lambert ; puis,

on demande aussi le droit de construire ou acquérir des bateaux pour faire le service sur la partie de la rivière Chaudière, entre Scott's Junction et Jersey Point, à St-Georges, et faire telles améliorations ou travaux jugés nécessaires pour une navigation sûre ; ces bateaux devront connecter avec le Chemin de fer de la Chaudière.

Le 12 septembre 1891, le même journal donnait une autre nouvelle, venant cette fois de Saint-Joseph :

Nous venons d'apprendre que MM. J.O. Taschereau et Auguste Pacaud et quelques amis viennent de faire l'acquisition d'un magnifique yacht à vapeur pour ouvrir une ligne de navigation entre Beauce Jonction et St-François. Nous souhaitons à ces Messieurs tout le succès que mérite une si louable entreprise. C'est cela : *go ahead!*

Y avait-il relation quelconque, substitution ou rivalité, entre ce projet et celui des Breakey? Les informations nous manquent. Mais *La Vallée* du 1er juillet 1892 nous apprend qu'on tenta réellement l'expérience. « Sainte-Marie, endroit de villégiature, écrit le rédacteur. Veut-on aller visiter St-Joseph (. . .) ? Un petit bateau nous y conduit en peu de temps, pendant qu'on admire la vallée de la Chaudière sur un parcours de neuf milles ». Avec cette distance seulement, il nous faut conclure qu'on devait partir non pas au village même de Sainte-Marie, mais au-dessus de certains rapides, soit vis-à-vis de la rivière Binet, soit au confluent de la rivière Belair, dans le haut de la paroisse. Et qui nous dira combien de temps ont vécu ces poétiques croisières ?



Ce que nous avons vu, toutefois, de nos yeux vu, ce sont les grosses chaloupes utilisées par les *draveurs*, dans le temps du flottage du bois sur la Chaudière. Il y en avait même une avec moteur à explosion, que l'abbé Jean-Baptiste Bélanger, vicaire de Sainte-Marie, avait louée ou achetée de la Brown Corporation.

Le flottage du bois, un sujet qui constituerait à lui seul toute une histoire. Mais il nous faut résumer ; ce n'est qu'une forme secondaire de . . . navigation. Au reste, nous ignorons tout de son histoire sur la rivière Kennebec, sinon qu'elle dure encore. Sur la Chaudière, des négociants non identifiés avaient déjà tenté l'expérience avant 1831²³, avec du bois de construction. Mais,

disait-on, « les pertes sont si considérables, que ceux qui ont essayé d'en faire passer jusqu'à présent en sont dégoûtés ». Peut-être avait-on essayé avec des *cages* de bois; c'est de cette façon qu'on descendait jusqu'à Québec, depuis nombre d'années, le bois des chantiers du Lac Champlain et de l'Outaouais. Mais, sur une rivière étroite et torrentueuse, la formule était moins appropriée que le flottage en vrac.

La première mention que nous ayons trouvée pour cette *drave* ordinaire sur la Chaudière, nous indique qu'elle aurait débuté au printemps de 1847²⁴. On faisait alors couper, dans le haut de la Beauce, des milliers de billots de pin jaune, de 12 pieds et demi de longueur par au moins 22 pouces de diamètre au petit bout, et on les payait deux chelins la pièce, livrés au bord de la rivière. L'agent des transactions est alors un nommé James McCaffry. Mais nous soupçonnons bien, à moins d'une pure coïncidence, qu'il s'agissait de l'entreprise des Breakey, en train de s'établir cette année-là²⁵, dans Saint-Jean-Chysostome de Lauzon (endroit nommé « Chaudière Mills », aujourd'hui Breakeyville), avec un gros moulin à scie et une chaussée, des dalles et des estacades sur la rivière.

Après Hans Denaston Breakey, le fondateur de l'entreprise, ses descendants ont continué le même commerce, sous différentes raisons sociales, la dernière étant « John Breakey Ltd. ». On avait acquis de vastes limites à bois sur le chemin de Kennebec et dans le canton de Marlow. On exploita le bois de construction jusqu'à 1922. Le moulin à scie fonctionnait à l'eau et le progrès avait fini par le doter d'une turbine, quand il brûla, en 1911. On reconstruisit pour moteur à vapeur et, l'année suivante, on ajoutait aux opérations primitives l'écorçage du bois de pulpe, après avoir acheté les intérêts de la « Chaudière Lumber Company », qui avait établi un moulin dans le voisinage.

En 1922, la compagnie, réorganisée, transforma complètement son moulin, abandonnant l'industrie primitive, pour ne plus faire que l'écorçage du bois de pulpe, jusqu'à 1947 inclusivement. À certains moments, on employait une centaine d'hommes à Breakeyville même, et jusqu'à deux mille, dans les limites forestières, sur le haut de la Chaudière et sur quelques affluents. En

1937, on coupait déjà 120,000 cordes de bois de pulpe ; en 1946, on avait atteint la cote de 170,000 cordes.

Tout ce bois descendait par flottage, au printemps, sur une distance moyenne de 60 milles. C'était la *drave* sur une haute échelle. Mais, en 1947, survint un coup d'eau formidable qui rompit les estacades et emporta au fleuve une grande partie du bois déjà entassé près du moulin. Plus haut, dans la Beauce, l'inondation éparpilla le bois dans tous les fonds. Dans l'*Historique* (manuscrit) du Collège de Saint-Marie, on a écrit, à la date du 7 mai : « Un barrage de bois de pulpe ayant été brisé dans *les hauts*, il s'ensuit que nous voyons de la *pitoune* partout ». Ce coup désastreux marqua la fin du flottage sur la Chaudière et on recourut ensuite au transport par camions et par trains ²⁶.

Entre temps, d'autres compagnies avaient fait des conventions avec les Breakey, pour utiliser concurremment les eaux de la Chaudière, provoquant un problème de séparation et un encombrement dans la rivière, surtout à Sainte-Marie, où il fallait trier le bois, bille par bille, selon les étampes apposées par chaque compagnie. C'est pour cela qu'on avait bâti, au Domaine (Planche 16), une rangée de cinq gros piliers à travers la rivière et tout un chapelet de quais plus petit échelonnés sur sa longueur.

On vit ainsi s'établir le moulin d'Henry-Charles Crawford, à Scott-Jonction, en 1879 ; à Sainte-Marie, successivement, le moulin des frères Rousseau, en 1878, celui de Georges Ball, en 1902, et celui de la Brown Corporation, en 1908. C'est cette dernière compagnie qui a fait le plus fort commerce, dans sa localité. Mais elle fut contrainte de l'abandonner, en 1922, à cause des poursuites intentées contre elle par la municipalité. On lui imputait avec raison d'avoir provoqué, par ses installations et l'accumulation de bois dans la rivière, les désastreuses inondations d'été de 1917 et de 1922. La compagnie Breakey resta donc seule à faire le flottage jusqu'à 1947 ; et les anciens aménagements de la rivière, surtout les piliers servant à retenir et diriger le bois flottant, sont disparus par l'action des éléments ou de la mécanique de drainage. Il n'en reste plus guère de traces aujourd'hui.

Au printemps de 1957, l'attrait de l'aventure ayant survécu à des usages en train de disparaître, même dans les souvenirs, voici que quatre jeunes Américains de Denver, Colorado, publiaient par les media d'information²⁷ qu'ils partiraient, par voie fluviale, dans deux petits canots de 16 pieds, pour rejoindre la réserve indienne d'Old Town, dans le Maine, un trajet évalué à 4,500 milles. Ils prétendaient reprendre ainsi une ancienne route historique des aborigènes ; c'eût été plus juste de dire : plusieurs routes indiennes, se relayant l'une l'autre, par les rivières américaines, les Grands Lacs, l'Outaouais, le fleuve Saint-Laurent, etc. Et la dernière étape n'était autre qu'une route des Abénaquis, de Québec à Pentagouët, par les rivières Chaudière et Penobscot.

On avait, chez nous, pratiquement oublié cette nouvelle, quand, après plus de six mois, le mardi, 22 octobre²⁸, on vit arriver au village de Sainte-Marie les deux canots d'aventuriers, toujours en route pour Old Town, avec quatre avironneurs parés de chevelures et de barbes semblables à celles des temps réculés ou des temps les plus modernes . . . Il ne leur restait plus que quelques jours d'efforts, en empruntant les rivières Chaudière et du Loup, le lac Portage et la rivière Penobscot, pour voir leur expédition couronnée de succès et bénéficier d'une réception officielle de la part du gouverneur de l'État du Maine.

Ce qui, jadis, avait été un facteur économique et une liaison d'envergure était devenu . . . un sport.

RÉFÉRENCES

- 1 APC, Série S. (Secrétaire d'État), collection de pièces détachées.
- 2 APC, Internal Correspondance, Roads and Bridges.
- 3 APC, Série S.
- 4 APC, Commanding Royal Ingeneers Office, Quebec, June 25, 1819.
- 5 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, 1818, Appendice A, no IX.
- 6 *Idem*, pour 1823, vol. 32, Appendice C 1.
- 7 *Statuts du Bas-Canada*, 58 George III, ch. 23.
- 8 George Armroyd : *A connected view of the Whole Internal Navigation of the United States, natural and artificial, present and prospective* (with maps), Philadelphia, Carey and Lea, 1826, 192 pages (pp. 25ss).

- 9 APC, Série S. On ne trouve cependant pas de réponse à cette lettre dans la série correspondante : Drafts of Letters of Civil Secretary.
- 10 Armroyd, page 27.
- 11 Louise Helen Coburn : *Canal Projects for the Kennebec, 1825 to 1832*, Skowhegan (?), 1932 (?), 21 pages.
- 12 *Ibidem*, page 16.
- 13 *Ibidem*, page 17.
- 14 USA, 19th Congress, 2d Session, *House Documents*, no. 103 : « Survey of Kennebec River in the State of Maine »
- 15 USA, 20th Congress, 1st Session, *House Documents*, no. 173 (58 pages).
- 16 USA, *Senate Documents 1833-34*, volume I, no. 1, pages 25, 90.
- 17 USA, 25th Congress, 2d Session, *Senate Documents*, no. 114.
- 18 Cf. *History of Transportation in the United States before 1860*, prepared under the direction of Balthasar Henry Meyer, by Caroline E. MacGill and a staff of collaborators. Published by the Carnegie Institution of Washington, D.C., 1917. Pp. XI-678, Maps, Index.
- 19 Coburn, page 21.
- 20 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1831-1832*, vol. 41, page 67.
- 21 *Ibidem*, Appendice Gg : « Premier Rapport du Comité permanent des Chemins » . . .
- 22 APC, Recensement de 1861 (microfilmé), collection des Recensements du Canada.
- 23 *Journaux de la Chambre . . . pour 1831-1832*, Appendice Gg, 3-9 déc. 1831.
- 24 Archives judiciaires de Beauce, minutier du notaire J.-Joseph Rény, 11 et 29 juillet et 16 sept. 1846.
- 25 Archives judiciaires de Québec, minutier du notaire John Birch, 22 août 1846.
- 26 Lapierre, Marcel : *Monographie de « John Breakey Limited »*. Université Laval, Québec, 1950, mémoire de maîtrise à la Faculté de Commerce, IV-42 pages mss.
- 27 *Le Guide*, journal de Sainte-Marie de Beauce, 19 avril 1957.
- 28 *Ibidem*, 30 octobre 1957.

DEUXIÈME PARTIE

LA ROUTE

CHAPITRE X

UN GRAND PROJET QUI RESTE EN PANNE

De Québec à Pentagouët — Avantages de ce chemin — Talon s'en mêle — le fief Miville — De Meulles reprend le rêve.

Après le dernier voyage du Père Druillettes le long de la Chaudière et jusqu'en Nouvelle-Angleterre, en 1651, on n'entend plus parler, pour une vingtaine d'années de mettre à contribution cette voie naturelle. Mais, quand la question revient sur le tapis, sous le règne progressiste de Talon et de Colbert, on ne songe pas à moins qu'à percer, à travers les forêts, un chemin continu, reliant Québec à l'Acadie. Et l'Acadie d'alors, selon les prétentions françaises, s'étendait jusqu'à la rivière Kennebec ou Quinibeki ; elle avait son établissement le plus avancé à Pentagouët (aujourd'hui Castine), à l'embouchure de la rivière Penobscot. Le projet de chemin entre les deux colonies distinctes, le Canada et l'Acadie, ne devait pas se réaliser, cependant, et l'optimisme des promoteurs sur ce point confinait fort à l'utopie.

Au fait, quel genre de chemin avait-on dans la pensée ? Ce point n'est pas très clair ; et, après avoir relu tous les passages qui en parlent, on reste à se demander s'il s'agissait d'un chemin de rivière amélioré ou d'une route véritable ininterrompue, susceptible d'accommoder non seulement des gens à pied, mais pareillement des voitures à traction animale. À tout événement, après avoir considéré suffisamment l'histoire de la voie naturelle, nous placerons ce chapitre en prologue à l'histoire de la voie carrossable.

Les avantages que l'on escomptait de cette communication améliorée entre le Canada et l'Acadie sont très bien exposés dans un mémoire daté de 1671, attribué à un missionnaire du pays et intitulé : « Description du Canada et de ce qui s'y trouve

d'avantageux »...¹. Après avoir parlé des ports de l'Acadie, l'auteur propose de les mettre davantage à profit :

L'utilité qu'on en tireroit consiste en ce que nos navires y pourroient aborder dans le temps que le grand fleuve est embarassé de glaces, parce que ces rivières ni ces ports mesme qui sont les plus beaux du monde ne glacent que fort rarement, l'air y estant beaucoup plus tempéré qu'à Québec... L'on pourroit faire marquer un chemin par terre depuis l'un de ces ports jusques à Québec, qui n'en est qu'à cinquante ou soixante lieues, et, par ce moïen, quoy qu'on ne peut pas sortir du país par la grande rivière l'hiver, on auroit neanmoins à Québec des nouvelles de France et on en renverroit reciproquement toute l'année. Ces ports serviroient aussi à faire hiverner tous les navires du país qu'on voudroit faire partir avant la fonte des glaces de la grande rivière ; ainsi le commerce se feroit l'hiver et l'esté pour tout ce qui viendroit du Canada ou qu'il y faudroit envoyer.

Mais, retournons une année en arrière, en 1670, jusqu'où se retrace la genèse du projet. À ce qu'on peut en juger par la correspondance officielle, la première idée semble avoir été formulées par la cour de France, bien que Talon (Planche 18) ait pu en être le père, lui qui venait de séjourner deux ans dans la métropole avant de retourner au Canada.

Donc, au printemps de 1670, le Chevalier Hector d'Andigné, sieur de Grandfontaine, partait pour l'Amérique, avec mandat de gouverneur pour l'Acadie et mission de compléter la restitution de cette colonie par les Anglais, suivant les clauses du traité de Bréda (1667). Ses instructions, datées du 5 mars², prévoyaient l'adoption de certaines mesures de protection pour la colonie en voie de récupération³ :

Comme pour le maintien du dit país d'Acadie, il paroist n'y avoir rien de plus important à faire que d'en ouvrir la communication avec les habitants ou colonies françaises qui sont sur la rivière de St Laurens, le dit Sieur de Grand Fontaine doit avoir une extraordinaire application à en trouver les moyens et à y faire travailler sans y perdre un moment de tems, et il paroist que cette communication se peut mieulx trouver par la Rivière St Jean avec celle des sauvages, ou celle de Pentagouët avec celle du Saut ou autrement dit celle de la Chaudière, que par aucuns antres lieux...

Peu de temps après, le 3 avril, le Roi faisait verser à l'intendant Talon, « pour le travail et les ouvrages qui sont à

faire pour la communication de Québec à l'Acadie et aultres dépenses extraordinaires à faire au dit país, la somme de trente mille livres ».

On voit par la suite qu'il se fit peu de chose dans ce sens, de prime abord. Dans un premier mémoire à Colbert, le 10 octobre 1670, Talon rapportait que tout ce qu'il avait fait, c'était d'envoyer quatre hommes en canot pour explorer la communication de Québec à l'Acadie⁴. Peu de temps après, l'intendant avait reçu des nouvelles d'Acadie, par deux français et deux sauvages envoyés de Pentagouët, et il avait répondu au gouverneur de l'endroit. Puis il écrivait, dans un second mémoire au Ministre, le 10 novembre⁵ :

Je finis par mander au chevalier de Grandfontaine que je feray partir au premier printemps une barque que j'ay, du port de trente cinq tonnaux, pour porter par mer des rafraichissemens à la colonie et apprendre au retour des nouvelles de son hivernement, que cependant, je feray percer jusqu'à luy sur les neiges pour ouvrir le chemin et faire par le plus droit la communication nécessaire entre ces deux parties, et cela sera executé de ma part. Cet article qui regarde l'Acadie me laisse quelques doutes sur lesquels je demande les ordres de sa Majesté par un mémoire cy joint, cotté A.

Ce mémoire particulier n'a pas été retracé. Mais la remarque de l'intendant est tout de même significative. Elle nous révèle qu'une entreprise aussi colossale le laissait perplexe. Tout entreprenant qu'il fût, ce n'était pas un emballé.

Au début de 1671, Colbert faisait de nouvelles et pressantes instances, en faveur du projet, auprès de Talon et de Grandfontaine. À ce dernier, il écrivait, le 11 mars 1671⁶ :

Vous sçavez à present que le Roy a donné des ordres fort précis à M. Talon et luy a fait remettre des fonds pour faire travailler à la communication de Québec à la coste de l'Acadie ; et comme cette ouverture de chemin contribuera beaucoup à l'establissement d'un grand commerce, dont les colonies recevront toute l'utilité, travaillez autant qu'il dépendra de vous à avancer cette communication, en sorte que Sa Majesté puisse apprendre l'année prochaine qu'elle sera en estat d'estre bientost achevée, sy elle ne l'est en effet.

Peu après, le 30 mars, le Roi lui-même écrivait au chevalier de Grandfontaine⁷ :

Envoyant le Sieur Patoulet à la coste de l'Acadie, pour examiner les moyens de rendre facile la communication entre mes subjects de la Nouvelle-France et ceulx de la dite coste et en mesme temps recognoistre quel commerce l'on peut establir pour l'avantage de ces deux colonies, je vous fais cette lettre pour vous dire que son intention est que vous donniez au dit Patoulet une entière créance sur ces deux points et toute l'assistance dont il aura besoing...

En même temps, le Roi munissait son envoyé d'instructions minutieuses, lui enjoignant de faire « un mémoire ou journal exact de toutes les difficultés qu'il rencontrera qui pourroient empescher la communication de ces deux païs »⁸.

Qui était ce Sieur Patoulet ? Par un mémoire du 22 juin 1669, sur ce qui a été fait pour le Canada⁹, on apprend que Jean-Baptiste Patoulet était le secrétaire de Talon et son chargé d'affaires, durant le séjour en France de ce dernier (1668-1670). Sa mission en Acadie fut exécutée et le voyage à Québec par l'intérieur des terres pareillement réalisé, en toute vraisemblance. Mais nous en apprenons peu de chose, car le rapport que, de retour en France, il devait faire, à la requête de Colbert, est bien pauvre¹⁰ :

Le partie de terre que Sa Majesté tient à l'Acadie, écrit-il, le 25 janvier 1672, n'étant pas assez fortifiée d'hommes, la communication de ce païs avec Québec est d'une grande conséquence pour la mutuelle conservation de ces deux païs. Mais elle ne se peut faire sans quelque dépense.

Avec les fonds déjà mis à sa disposition par le Roi, Talon, de son côté, organisa des voyages de reconnaissance, au cours de l'été et de l'automne 1671. Les premiers voyageurs ne sont pas désignés par leurs noms ; mais, au début de son mémoire au Roi, le 2 novembre, il écrit¹¹ :

J'y recogneu par les gens qui ont passé à Pentagouët et qui en sont revenus qu'il n'y a pas plus de soixante lieües de trajet à faire par les terres sur lesquelles j'espère que je pourray faire habiter une vingtaine de personnes de distance en distance pour que de lieulx en lieulx on trouve des entreposts, le couvert et des rafraichissemens.

Voilà un projet qui prend de la consistance, et Talon continue :

Le Sieur de Marson, lieutenant du chevalier de Grandfontaine, avec lequel il s'est brouillé, est venu de Pentagouest icy du consentement de son capitaine... et comme je connois que le service du Roy demande que je fasse un voyage à l'Acadie avant que je retourne en France, j'ay gardé auprès de moy led. lieutenant qui m'accompagnera dans mon voyage que je feray, si ma santé revient, ou cet hyver sur les neiges en raquettes, ou en canot au printemps prochain.

Mais, en attendant d'y aller, l'intendant a dépêché encore deux voyageurs d'expérience. Il nous l'apprend, par ce même mémoire :

Il y a un mois et plus que j'ay fait partir par deux tems et par deux differents canots et differentes routes les Sieurs de St-Lusson et de la Nauraye, pour continuer l'ouverture du chemin d'icy à Pentagouët et au Port-Royal, et pour porter en mesme tems quelques instructions... J'en attends pareillement le retour à toute heure...

Le contexte nous laisse assez bien voir que, si Talon parle de « continuer l'ouverture du chemin », il ne s'agit pas encore d'une route de terre, mais de la voie la plus facile par les communications naturelles, les portages le long du parcours étant mieux marqués et quelque peu nettoyés, comme la chose se pratique encore en pays neuf.

Du voyage du sieur Louis de Niort de la Noraye à Port-Royal et du résultat de sa reconnaissance, Talon ne nous dit plus rien, et cela, du reste, nous importe moins. Quant à celui du sieur Simon-François Daumont de St-Lusson, qui touche davantage à notre sujet, l'intendant se trouve en mesure d'en reparler quelques jours après, dans une lettre au Ministre, le 11 novembre 1671¹² :

En achevant ce mémoire, dit-il, le sr de st Lusson retourne de Pentagouët, mais sy abatu de la fatigue de son voiage et sy affoibly par la faim qu'il a souffert, que je doute qu'il puisse aller en France où je serois bien aise qu'il passast pour avoir l'honneur de vous informer luy-mesme de ce qu'il a vû dans les rivières de Pemciüt [Saint-Georges] et Kinibiki, toutes deux couvertes de belles habitations Angloises bien basties et dans de belles plaines; les colons de ces lieux, quoyque la pluspart anglois de nation l'ont reçu en Prince, l'ont salué du mousquet et du canon et tous l'ont régaté à qui mieux, avec demonstrations d'une joye sensible de veoir Pentagouët, avec les pretentions sur les terres,

entre les mains du Roy, qu'il faut que cette joye extérieure soit un effect de la crainte qu'ils ont du voisinage des François ou d'une véritable passion de passer sous la domination de sa Majesté; je n'en puis bien juger; ils ont chargé led. sr de st Lusson de me faire des propositions sur ce sujet, que je luy ay deffendu de declarer à qui que ce soit. Il vous porte les mémoires...

Pendant ce temps, le gouverneur de Pentagouët n'était pas demeuré inactif. Il avait préparé un recensement détaillé de toute l'Acadie, qu'il s'appliquait à fortifier et à coloniser. À Pentagouët même, quatorze soldats et huit engagés s'étaient établis sur des terres à une lieue du fort; on souhaitait pour eux des filles à marier. Il y avait d'autres colons plus à l'intérieur, au portage de Kidiskuit, par où le chemin de Québec à Pentagouët devait passer¹³.

Nous pouvons maintenant essayer de reconstituer le trajet qui avait été adopté. La chose serait plus facile si nous avions sous les yeux une certaine carte, qui doit se trouver à Paris, au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, sous le titre : Description de la Terre et Rivière de Pentagouët, par le Cher Grand-Fontaine¹⁴. À défaut de cette carte, nous pouvons utiliser un autre document, ni daté ni signé, mais qui, par le fonds et par la forme, a bien des chances d'avoir été la légende de la carte en question¹⁵. En voici des extraits révélateurs :

11. Madahemeouit grand fort de sauvages qu'ils tiennent estre à moitié de quebec icy...
12. Une petite riviere qui le Communique avec celle de St Jean en faisant un portage.
13. Une autre riviere qui prend son origine du lac du Sault de la Chaudiere qui est la droite ligne pour aller a quebec...
15. L'entrée du lac où on peut aller Dans la riviere de Kenebique...
17. La maison de Quebiscuit que les anglois avait commencé Laquelle j'ay fait achever, et ou j'ay toujours eu des gens pour empescher les anglois de venir dans la rivière...
49. Un lac qui donne la Communication avec celle de Ste Croix et celle des Etechemins...
50. La riviere de St Jean.
51. Une petite riviere qui se communique avec celle de Pentagouet en faisant quelque portage.

52. Le commencement du cour de la Rivière St. Jean qui prend aussi son origine au lac du sault de la Chaudiere ainsy que celle de Pentagouet et de Kinibiquy.
53. Le Sault de la Chaudiere.
54. Quebec...

Une première conclusion de tout cela, c'est l'existence de communications reconnues déjà entre les principales rivières et surtout cette amusante fiction d'un grand lac (peut-être le lac Moose Head d'aujourd'hui) servant de source commune à quatre rivières : Chaudière, Saint-Jean, Penobscot et Kennebec. Et ce préjugé se conservera assez longtemps pour revenir sur des cartes et des écrits bien postérieurs. La vérité, c'est que les sources de ces quatre rivières sont effectivement très rapprochées et assez faciles de communication.

Le village sauvage de Madahameouit (no 11 de la liste) ne serait-il pas apparenté avec le lac Mattagamon actuel, sur la branche est de la Penobscot ? Il a, en effet, ce lac, « une petite rivière qui le communique avec celle de St-Jean » ; c'est l'Allagash, dont les lacs de tête, Chamberlain et Churchill, ont même vu, un jour, leurs eaux détournées artificiellement vers la rivière Penobscot ¹⁶.

Cependant, l'auteur de cette description, s'il indique en cours de route les communications possibles avec les autres rivières, ne semble pas donner d'autre route directe vers Québec, que la rivière Penobscot elle-même, par sa branche ouest, jusqu'à sa jonction avec celle « du Sault de la Chaudière, qui est la droite ligne pour aller à quebec ».

Quant au fameux portage de Kidiskuit (Quebiscuit), bien propre à nous intriguer, nous avons réussi à l'identifier sans aucun doute. Il était juste au-dessus de la ville de Bangor actuelle. À cet endroit, la Penobscot avait des rapides considérables, subissant une dénivellation de 92 pieds dans l'espace de 12 milles ¹⁷. Un grand portage était nécessaire et on voit même sur les anciennes cartes un poste ou un village à cet endroit. D'Anville et Jefferys (1755) l'appellent Kidaskig, Mitchell (1755), Keedaskeeg, Lattré (1784), keedasicég, etc. Le nom de cet endroit, sous la plume du chevalier de Grandfontaine, n'était même

pas une primeure. On le retrouve, associé à celui de Pentagouët, dans les *Relations* de 1612-14 et de 1616, et il appert que les Jésuites Biard et Massé se proposaient d'y établir leur mission. « Nous partismes, lisons-nous, en intention d'aller à la rivière Pentagouët au lieu appellé Kadesquit, lieu que l'on avoit destiné pour la nouvelle habitation »... Et, plus loin, on parle du « sagamore de Kadesquit, appellé Betsabes »¹⁸. C'est donc une authentique tradition qui permet de nommer aujourd'hui encore du nom de Kenduskeag la rivière qui sert d'affluent à la Penobscot, précisément dans la ville de Bangor. Et cette rivière a servi jadis de communication aux sauvages ; car, elle remonte à proximité du lac qui sert de source à la rivière Seabasticook, un affluent important sur la rivière Kennebec.

Au printemps de 1672, les dépêches de France ne font que rappeler d'un mot l'importance de la communication du Canada avec l'Acadie. Tout absorbé par les armements de la métropole, le Roi ne peut faire cette année-là aucune dépense pour le Canada¹⁹. Dans la colonie, des changements s'effectuent au sein de l'administration. Frontenac arrive comme gouverneur et Talon est avisé que sa résignation, pour raison de santé, est acceptée par le Roi, devant prendre effet à l'automne. Mais l'actif intendait prétendait bien revenir un jour ; aussi n'a-t-il ralenti en rien son élan, durant cette saison d'administration qui devait être effectivement pour lui la dernière. Il la termina en accordant une soixantaine de seigneuries en divers endroits du Canada.

Et c'est durant cet été-là, à n'en point douter, qu'il mit la première main à la réalisation effective de son projet de chemin de Québec à l'Acadie. Lui-même nous l'apprendra un peu plus tard, dans un « Mémoire sur le Canada », après son retour en France²⁰ :

Comme il doit estre d'une grande utilité que les deux parties de la Nouvelle-France, le Canada et l'Acadie, puissent s'entresecourir au besoin, on a fait travailler, au désir de Sa Majesté, à la communication qui leur est nécessaire à cet effect. Et pour peu qu'au commencement de ce printemps [1673] on agisse à achever ce qu'on a commencé, on pourra par la rivière de la chaudière passer en huit ou dix jours à Pentagouët, pour quoy on employoit autrefois un mois tout entier.

Une des concessions de fiefs et seigneuries faites par Talon, avant son départ de l'automne 1672, mérite d'être mentionnée ici, car elle se rattache, selon toute vraisemblance, au plan que l'intendant avait déjà conçu pour améliorer le trajet de Québec à Pentagouët, en fondant des établissements sur le parcours. Quoi qu'il en soit, le 3 novembre 1672, Talon concédait à François Miville, suisse d'origine, établi dans la seigneurie de Lauzon, où il faisait la traite, un petit fief de 16 arpents par 50, sur la rive nord-est de la Chaudière, en face de l'Île Fortunée²¹. Ce fief n'ayant eu qu'une existence éphémère, personne n'y avait jamais accordé d'attention. Mais, une étude attentive des documents parallèles ou contemporains nous a permis de le localiser d'une façon presque assurée à environ 23 milles du fleuve Saint-Laurent, en ligne directe, soit à la limite nord-ouest de la paroisse Sainte-Marie, en face d'une île encore considérable, qui s'est appelée longtemps l'île aux Sapins, plus récemment l'île Perrault²².

Une fois Talon parti, l'infériorité de son successeur et les troubles suscités dans le gouvernement par la violence de Frontenac arrêterent la poursuite des travaux. Le Roi avait pourtant inscrit à l'agenda du nouveau gouverneur, en lui donnant ses premières instructions, le 7 avril 1672, la continuation du chemin de Québec à Pentagouët²³ :

... d'autant, ajoutait-il, que le Roy a cy devant fait un fonds pour commencer le chemin nécessaire pour la communication de ce païs là à la Nouvelle-France.

Mais Frontenac opinait pour l'augmentation de la puissance militaire et demandait des soldats²⁴, sous prétexte qu'on pourrait « employer les troupes à beaucoup d'ouvrages qu'on ne fera jamais autrement, sans des dépenses excessives, comme la communication d'ici à l'Acadie, et la fortification de certains postes qui sont ici très nécessaires ». Un an après, le 13 novembre 1673, le Gouverneur entonnait le même refrain : Donnez-nous des troupes, nous ferons le chemin²⁵. Il n'y avait rien à espérer de cet état d'esprit.

Ce qui n'empêcha pas Frontenac de profiter de la voie de communication existante ou de l'utiliser à l'occasion. Ainsi, le 16 février 1674, en plein hiver, alors que la voie du Saint-Lau-

rent était fermée, il pouvait expédier une lettre à Colbert, de la manière expliquée par lui-même²⁶ : « Les Sauvages que M. de Chambly [successeur de M. de Grandfontaine] m'a envoyez depuis deux jours, pour m'apprendre son heureuse arrivée à Pentagouët, me donnent lieu de me servir de la voye de Baston, pour faire tenir des lettres en France par l'Angleterre, j'ay cru que je ne devois point negliger cette occasion » . . . Les sauvages en question avaient pris plus d'un mois à faire le voyage, en raquettes, naturellement.

On était encore, à ce qu'on voit, en bons termes avec la Nouvelle-Angleterre. Mais les choses n'allaient pas tarder à se gêner. Le 10 août de la même année 1674, un navire pirate de Saint-Domingue venait s'emparer de Pentagouët, mal défendu, faire prisonnier le commandant Jacques de Chambly et l'amener à Boston, pour extorquer une rançon. Évidemment, il y avait connivence de quelque manière. C'est M. de Chambly qui apprit lui-même la nouvelle à Frontenac, en envoyant, toujours par la même route, un officier et des sauvages ; ils arrivèrent à Québec à la fin de septembre. Le gouverneur n'avait plus le temps de secourir l'Acadie par mer, avant la fermeture de la navigation. Il envoya des hommes en canot par les rivières, voir les dommages causés aux forts de l'Acadie, ramener les gens qui y restaient et porter à Boston le prix de la rançon, qu'il avançait de ses propres deniers. Il y ajoutait une missive plus ou moins corsée à l'adresse du gouverneur du Massachusetts. Quant à donner plus de protection à l'Acadie, Frontenac, en faisant ce rapport au Ministre, lui disait²⁷ :

Vous savez bien que je suis dans l'impuissance d'y pourvoir, manquant de toutes choses et que vous me défendez très expressément de faire aucune dépense extraordinaire, ce que j'observerai avec la dernière exactitude.

Ainsi donc, durant l'administration de Frontenac (1672-1682), il ne se fit rien dans le but d'améliorer la voie de communication qui nous intéresse. Mais, avec l'intendant De Meulles, un ingénieur comme Talon, son prédécesseur, on voit renaître le projet primitif, avec sa dimension de château en Espagne. En effet, faisant son rapport au Ministre, le 4 novembre 1683,

l'intendant déplorait que les riches pêches de l'Acadie fussent déjà accaparées par les gens de la Nouvelle-Angleterre²⁸.

Ce commerce, disait-il, si on y pouvoit aller commodément par terre, on trouveroit icy des marchands assez forts et assez hardis pour l'entreprendre. Il est vray qu'il n'y a que 80 lieües par terre, mais il n'y a point encore de chemin ouvert, à moins que l'on ne s'écarte beaucoup et qu'on n'aille par de certaines rivières où il y a de très grands rapides qui obligent ceulx qui y veulent passer de faire plusieurs grands portages.

On avoit commencé du tems de Mons. Talon de faire un chemin par terre tout droit, lequel a esté abandonné. C'étoit une chose des plus utiles que l'on pust faire pour le pays, et on trouveroit un tres grand avantage de la communication de Québec avec l'Acadie, parce que les plus forts marchands pouvant faire ce voyage facilement s'engageroient à trafiquer de ce costé là, et au lieu que les habitans de l'Acadie et du Port Royal n'ont du commerce qu'avec les gens de Baston, en ce cas ils aimeroient bien mieüx en avoir avec nous. Ce qui obligeroit les marchands d'icy de leur envoyer des vaisseaux pour prendre le poisson qu'ils pescheront dans toute l'année ; par consequent ce païs se peupleroit assurément en peu de tems. On pourroit y equiper des vaisseaux et les faire partir en tout tems pour les Isles ou ailleurs. Je ne doute point qu'on y fist de très grandes nourritures de bestiaux et qu'ils n'eussent assez de blé et aultres denrez pour en fournir à toutes les Isles et faire le commerce du poisson sec par tout le monde, estant appuyez par les marchands d'icy.

Il n'y a qu'une seule voye pour faire la dite communication : ce ne seroit pas d'abattre le bois, comme on avoit commencé, cela cousteroit trop et seroit trop long. Il faudroit simplement donner des terres de quatre en quatre lieües et deux cens escus à chaque habitant et les obliger de bastir une petite maison et de desfricher dix ou douze arpens de terre autour de la dite maison. Deux pourroient s'associer dans chaque habitation, l'un prenant un costé et l'autre un aultre. Il ne faudroit point s'embarrasser de faire le chemin, il se feroit naturellement des routes, et avec le temps, les chemins s'embelliroient et seroient en estat d'y pouvoir establir des chevaux de louage, ou postes, comme on en fait dans la Nouvelle Angleterre, par ordre du conseil de Baston. Ce seroit une depense de vingt cinq milles livres au Roy, qui se pourroit faire en deux ou trois ans. Cette depense ne seroit pas considérable pour Sa majesté et seroit extremement profitable pour le païs. Il ne faudroit pas prendre des gens de ce païs icy, parce qu'ils vivent trop aisez, mais plustost des soldats accoutumez à la peine. On trouveroit en chemin des lacs, sur les quels il y auroit en peu de tems plusieurs habitations.

L'intendant De Meulles suggérait pareillement une communication entre la Rivière du Sud et la rivière Saint-Jean, entre lesquelles, disait-il, il n'y avait que vingt-cinq lieues impropres à la navigation. Mais toutes ces suggestions étaient teintées de réserves. L'intendant savait qu'il demandait peut-être la lune et pressentait la réponse de la Cour à des propositions coûteuses. Cette réponse, en effet, adressée de Versailles à M. de la Barre, le 31 juillet 1684, ne fut rien de moins qu'un refus péremptoire ²⁹ :

J'ay vu ce que vous m'avez escrit au sujet de la communication par terre entre le Canada et l'Acadie. Rien ne seroit meilleur et plus utile pour l'augmentation de ces deux colonies que de rendre facile le chemin de l'une à l'autre, affin que les habitans de Canada secourussent l'Acadie de leurs denrez, et que ceuls de l'Acadie, faisant porter leur poisson sec en Canada, ils pussent s'ayder mutuellement. Mais je ne puis consentir à faire un dépense de 25 ou 30,000 livres comme vous le proposiez. Ainsy, il faut que vous cherchiez d'autres expediens et c'est à quoy vous devez penser.

C'était plus qu'il ne fallait pour faire taire l'intendant, sans toutefois lui enlever son idée. On le verra, par une allusion du gouverneur Denonville au Ministre, le 10 novembre 1686 ³⁰ :

Le chemin que l'on a proposé pour se rendre à l'Acadie en huit jours de tems, demande quelque travail et que l'on le visite pour vous en rendre compte sûrement. Le long tems que j'ai esté obligé de demeurer à Montréal pour les affaires des Iroquois m'a empesché d'y avoir toute l'attention necessaire pour cette decouverte à laquelle dans la suite on s'adonnera.

De Meulles, à ce moment, revenait d'un long voyage en Acadie et en était tout optimiste. Mais le vent tournait déjà à la guerre, guerre avec les Iroquois, prélude à la guerre avec les colonies anglaises. Toutes les préoccupations des autorités passèrent aux affaires militaires. Et c'en fut fait à jamais de ce quasi-fabuleux projet de Talon, repris par son successeur De Meulles. Seules les voies naturelles demeurèrent en usage, telles que telles, de plus en plus fréquentées cependant, comme en témoigne la grande carte des environs de Québec par Villeneuve, en 1685-86, qui indique, près du « Sault de la Chaudière », un « portage de canots », sur la « rivière allant aux Anglois ».

RÉFÉRENCES

- 1 APC, Série C11A, vol. 3, pp. 236 et suivantes.
- 2 *Collection de Documents relatifs à la Nouvelle-France* I, page 191.
- 3 *Ibidem*, page 194.
- 4 *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1930-31*, page 119.
- 5 *Ibidem*, page 132.
- 6 APC, Collection Moreau de St-Méry, vol. 2, page 124.
- 7 *Ibidem*, page 128.
- 8 APC, Série B. vol. 3, ff. 122 à 130.
- 9 APC, C11A, vol. 3, page 32.
- 10 *Ibidem*, page 379.
- 11 *Ibidem*, page 177.
- 12 *Ibidem*, page 228.
- 13 D'après la lettre de Grandfontaine accompagnant son recensement de 1671 (APC, Acadie, Corr. générale, vol. f. 139). Le document n'a pas été trouvé dans les Archives canadiennes. Rameau en donne un résumé dans *Une Colonie féodale* . . . vol. 2, pages 316s.
- 14 Signalée par Joseph-Edmond Roy : *Rapport sur les Archives de France*, Ottawa, 1911, page 313.
- 15 Reproduit, avec des incorrections évidentes, dans les *Collections of the Maine Historical Society, Documentary History, Second Series*, vol. IV, pp. 425-30.
- 16 Rev. William O. Raymond, *The River St. John*, Sackville, N.B., 1943, pp. 3s.
- 17 Walter Wells, *Water Power of Maine*, Augusta, 1869, page 106.
- 18 Thwaites, *Jesuit Relations* . . . , vol. II, p. 249 ; vol. III, p. 262 ; vol. IV, p. 84.
- 19 *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1930-31*, page 169.
- 20 *Ibidem*, pages 179s.
- 21 APQ, Registre d'Intendance, no 1, f. 29.
- 22 Honorius Provost, « Le fief Miville sur la Chaudière », dans le *Bulletin des Recherches historiques*, vol. 56, 1950, pp. 5 et 111.
- 23 *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec pour 1926-27*, page 5.
- 24 *Ibidem*, page 15 : lettre de Frontenac au Ministre, 2 novembre 1672.
- 25 *Ibidem*, page 47.
- 26 *Ibidem*, page 52.
- 27 *Ibidem*, pages 73s : lettre du 14 nov. 1674.
- 28 APC, Série C11A, vol. 6, pages 311ss.
- 29 *Collection de Manuscrits* . . . vol. I, pages 325s.
- 30 APQ, Manuscrits relatifs à l'Histoire de la Nouvelle-France, 2ème série, volume V, page 2,891.

CHAPITRE XI

LE GRAND CHEMIN DE LA BEAUCE

Ouverture des chemins pour les besoins déjà ressentis ou simplement pressentis — Le chemin des seigneurs de la Nouvelle-Beauce — La « route Justinienne » en 1758 — Le grand chemin traversant toutes les seigneuries de la Beauce.

Dans notre civilisation coloniale traditionnelle, les routes carrossables ou chemins proprement dits ne sont venus d'ordinaire qu'après l'ouverture des établissements et comme leur conséquence, pour répondre à un besoin déjà présent et senti. Si l'on songe, par exemple, que la première route de terre ininterrompue entre Québec et Montréal n'a été complétée qu'en 1734, sous le grand-voyer J.-Eustache Lanoullier de Boisclerc, on admettra volontiers que ce n'était pas trop tôt, même s'il y avait toujours, à côté, le fleuve Saint-Laurent comme voie de communication.

Mais ce qui est aujourd'hui la règle courante, ouvrir des chemins préalablement à la colonisation et à toute exploitation de nouvelles ressources naturelles, a pu s'appliquer même autrefois, par voie d'exception. Cela s'est vérifié pour les premiers établissements de la Nouvelle-Beauce, lorsque la poussée du peuplement sur les rives du fleuve et une période de paix relative avec les colonies anglaises du sud incitèrent les autorités de la Nouvelle-France à ouvrir au peuplement la vallée de la Chaudière. Cette rivière pouvait bien accommoder, nous l'avons vu dans la première partie, des voyageurs habiles et courageux canoteurs : indiens, coureurs de bois ou missionnaires. Mais ce n'était plus la même chose pour les colons, avec leur attirail et surtout leurs familles.

Quand les trois seigneurs de la région, le 23 septembre 1736, et un quatrième, le 15 avril 1737, obtinrent du gouverneur de Beauharnois et de l'intendant Hocquart des concessions sur les bords de la Chaudière, en arrière de la seigneurie de Lauzon, donc à six lieues du fleuve, il leur fut imposé, sur leur offre et à leur propre suggestion, affirme-t-on, l'obligation d'ouvrir conjointement, dans le délai de trois ans, un chemin carrossable, depuis le Saint-Laurent jusqu'aux abords de leurs seigneuries. On y voyait une condition indispensable pour en réaliser le peuplement.

Ce chemin a-t-il été construit ? En quel temps ? À quel endroit ? Jusqu'ici, les réponses des historiens à ces questions nous déçoivent, étant contradictoires ou dépourvues de preuves documentaires. Malgré les plus actives recherches, il est vrai qu'on n'a pu arriver à découvrir aucun procès-verbal officiel pour l'ouverture du fameux chemin, ni aucun marché pour sa construction. En revanche, nous avons des documents qui font preuve de son existence, une fois construit.

Beauharnois et Hocquart rendaient compte fidèlement, tous les automnes, de leur administration et des affaires de la colonie, par le moyen de plusieurs dépêches au ministre français des colonies. À l'une de ces dépêches de l'automne 1737, dont nous n'avons pas le texte, le comte de Maurepas répondit, le 23 avril 1738¹ :

Je suis bien aise que les Srs. Rigaud, La Gorgendière et Taschereau aient exécuté la condition insérée dans la concession qui leur a été faite sur la Rivière du Sault de la Chaudière, de faire faire un chemin de charette depuis le bord du fleuve jusqu'à l'Islet-au-Sapin, et qu'ils aient pris les autres mesures nécessaires pour l'exploitation de cette concession...

Nous avons vu ci-dessus un quatrième intéressé, c'était François-Étienne Cugnet, devenir solidaire des autres seigneurs dans la construction du premier chemin de la Beauce. Son fils et héritier principal, François-Joseph, fait allusion à la chose, dans un écrit du 30 janvier 1786². Il y parle du « nouveau chemin » que l'on a dû faire en 1758, à la demande des habitants, par opposition, évidemment, à un autre chemin antérieur, celui de 1737.

Un autre témoignage rétrospectif, plus éloquent encore, est celui de Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry, devenu propriétaire de la seigneurie Rigaud de Vaudreuil. Le 10 mai 1790, il se confectionnait un grand tableau synoptique intitulé : *Rapport des Titres, positions, etc. de la Seigneurie Rigaud de Vaudreuil*, dont un duplicata autographe est maintenant en la possession de M. John Hare, d'Ottawa. Le compilateur y va du commentaire suivant :

Le chemin fut fait suivant l'offre au temps dit, le long de la R. du Sault de la Chaudière ; mais après 21 ans de jouissance, sur les représentations des habitans, qu'il pouvoit être dans un endroit plus facile pour eux, l'Intendant envoya le grand voyer, le 20 fer. 1758, qui donna et fixa à leur demande le chemin où il est à présent.

Dans un autre document sur la seigneurie Rigaud, celui-ci conservé par le Frère Éloi-Gérard, F.M., l'auteur, en parlant du procès-verbal de Pierre de Lino, le 20 février 1758, écrit que la route *Justinienne* a été tracée « pour que les habitans de la Nouvelle-Beauce fassent le chemin, de la rivière Chaudière à celle de Saint-Henri, vu que les seigneurs en avaient fait un que les habitans trouvaient trop long ».

Jusqu'ici, nous voyons que le chemin demandé a bel et bien été fait et dans le délai prévu. Reste à préciser quel en était le tracé. En principe, déjà, on pouvait s'attendre à voir adopter la rive droite de la rivière Chaudière, pour la raison qu'elle constitue un plateau assez régulier, libre de tout affluent considérable à franchir, jusqu'à Sainte-Marie, du moins, et au surplus un tracé plus court, étant perpendiculaire au fleuve.

Toujours est-il que nous retrouvons, de fait, le chemin des seigneurs situé à cet endroit, à travers la seigneurie de Lauzon. Nous n'avons pour nous appuyer, il est vrai, ni description explicite, ni plan vraiment révélateur, mais une simple allusion ou mention dans un procès-verbal de l'arpenteur Ignace Plamondon, du 10 mars 1749, pour fixer les bornes entre le terrain de Louis Gauthier de la Pigeonnière et celui de son voisin de droite, le conseiller Nicolas Lanoullier, qui s'intitulait « seigneur du Sault de la Chaudière ». La concession de ce dernier, qu'il avait acquise de Claude de Bermen de la Martinière, le 11 septembre

1727 (minutier du notaire Louet), se trouvait si bien au saut de la Chaudière, qu'elle en comprenait le *bassin* inférieur, près du fleuve. Or, l'arpenteur Plamondon, traçant la ligne de séparation de cent arpents, à partir du fleuve en tirant vers le sud-est, signale que « la dite ligne, à quatre-vingt-douze arpents de profondeur, coupe le chemin qui va à la Boce » . . . (sic). Ce chemin, mentionné ainsi comme objet de notoriété publique, se trouvait donc à longer de très près la rive droite de la Chaudière. C'est bien, du reste, ce que dit littéralement notre Chaussegros de Léry, en opposant le tracé du chemin demandé en 1758 à celui des seigneurs, qui était « le long de la R. du Sault de la Chaudière ».

Nous constatons que ce nouveau chemin trouva tout de suite nombre de voyageurs pour le parcourir. Les arpentages de terres faits dans la Beauce par Noël Beaupré, en 1737, 1738 et 1740, nous révèlent la présence de plusieurs colons déjà ; et les registres, qui s'ouvrent en 1739, nous apprennent que d'aucuns y sont avec leur famille. Tant et si bien que, s'il faut en croire un *État de la population du Canada*, à l'automne de 1739, qui se trouve aux archives de Paris, la « Nouvelle-Beauce et la rivière Chaudière » ont déjà 262 habitants³. En 1761, malgré le retard attribuable à la guerre, la population aura atteint 685 âmes⁴.

Mais le premier chemin avait soumis ses hardis voyageurs à des risques et des misères, surtout en hiver. L'entretien des chemins de cette sorte était au pire qu'on peut imaginer. N'est-ce pas ce que nous pouvons conclure, en découvrant, dans les registres de Saint-Joseph, lieu de résidence de l'unique missionnaire de la Beauce, à la date du 1er mars 1747, l'acte de sépulture de Marie Moleur dit l'Allemand, femme de Pierre Joint (Juin), dont le corps « a été trouvé gelé dans la route de la nouvelle beauce » ?

Mais le chemin des seigneurs ne devait pas subsister longtemps et se verrait bientôt supplanter par un autre chemin, qui aurait pu s'appeler le « chemin des habitants », alors qu'on l'appela plutôt la « route Justinienne », du nom de son instigateur, le R.P. Justinien Constantin, missionnaire récollet de la Nouvelle-Beauce.

C'est la loi de l'adaptation aux circonstances qui a provoqué le changement. Quand le peuplement envahit l'intérieur de la seigneurie de Lauzon, il le fit d'abord en poussant une pointe le long de la rivière Etchemin, principalement sur la rive droite, non pas le long de la rivière Chaudière, quelques milles plus à l'ouest. Et, comme toujours, l'avance du peuplement s'accompagna de l'ouverture de nouveaux chemins.

À celui qui régnait déjà le long du fleuve, vint descendre un autre de trois lieues le long de l'Etchemin, chemin verbalisé les 15 et 16 juin 1747, par le grand-voyer Eustache Lanoullier de Boisclerc⁵, et prolongé d'une lieue, le 20 juin 1751, par son successeur, Louis Fleury de la Gorgendière⁶. On était alors rendu à la pointe « de Boisclerc », c'est-à-dire au grand détour de la rivière, quelques arpents au-dessus de l'église actuelle de Saint-Henri. Le chemin neuf avait pris le nom de « la route du pavé », parce qu'on avait dû en paver une section marécageuse.

Les voyageurs de la Beauce ne tardèrent pas à constater que ce chemin, probablement mieux construit et entretenu, avait un double avantage sur le chemin des seigneurs : il abrégait sensiblement le trajet et permettait de circuler la distance de 12 milles parmi des habitations, tandis que la rivière Chaudière était encore inhabitée sur 20 milles de parcours. Tant et si bien que, partis de Saint-Henri ou de Sainte-Marie, ils s'engagèrent hardiment dans le rideau de forêt séparant les deux rivières et y pratiquèrent un sentier d'environ 12 milles de longueur, sans l'autorisation de personne.

Un jour, sur les représentations du Père Justinien, curé-missionnaire (1753-1760), et de plusieurs habitants « de la coste de la nouvelle bausse », portant « qu'il seroit absolument nécessaire pour la facilité de tous les dits habitants et le bien de la ville de faire une route qui prit du domaine de la seigneurie de Monsieur Cugnette⁷ et vint tomber dans la paroisse de St-Henri » . . . , le grand-voyer du temps, Pierre de Lino, se rend d'abord à Saint-Joseph, rencontre les officiers de milice et une quarantaine d'habitants, qui déclarent tous unanimement « qu'ils étoient en souffrance depuis l'établissement de la ditte coste de la nouvelle bausse n'ayant encore jamais eut aucune

solidité pour leurs chemins, ce qui les avoit empesché d'y travailler jusqu'à présent » . . .

Il vient ensuite à Sainte-Marie et y rencontre Augustin Turcotte, capitaine, François Perreault, major, et Étienne Parent, arpenteur, ainsi que quarante habitants des seigneuries de Sainte-Marie et de Saint-Étienne, « lesquels nous ayant parlé de la mesme façon que ceux des seigneuries et paroisse cy dessus . . . leur avons marquée un chemin de vint et quatre pieds de large entre deux fossest de trois pieds de large et de creux, avec leurs décharges de mesme largeur partout où il sera nécessaire, laquelle chemin prendra du domaine de monsieur cugnette et viendra rendre à la paroisse St-Henri sur la seigneurie de messieurs Charest, le tout suyvant les plaques que nous avons fait faire aux arbres et suyvant le santier qui a déjà été ouvert par les dits habitants de la nouvelle bosse » .

Il est ordonné que tous les habitants qui prendront des terres dans la Beauce par la suite seront aussi tenus au chemin. On ne donne pas de part déterminée à chaque intéressé ; mais les ponts, sauf les deux plus considérables, qui seront faits en commun, seront mesurés et tirés « au billest » par le Père Justinien, en présence des habitants. On dit aussi que les « bourbiers et molliers » seront pavés de cèdre, d'épinette rouge ou de pruche, « équarris sur les quatre faces de la longueur de 15 pieds pour le moins » et recouverts de la terre des fossés.

On devra se metre à l'ouvrage dès la même année, après les semailles, et ceux qui n'y seront pas en temps seront obligés de payer pour les journaliers que les capitaines de milice, chargés de la surveillance des travaux, devront mettre à l'ouvrage pour les remplacer, au prix de 3 livres par jour pour un homme et 4 livres 10 sols, avec un harnois (environ 60 et 90 cents). On était à une période de dévaluation de la monnaie, à cause de la guerre. Le procès-verbal ainsi résumé est signé par de Lino, le 20 février 1758 ⁸.

On ne pouvait guère songer, si tôt que cela, à jeter un pont sur l'importante rivière Etchemin. Avant de la traverser même en bac, on devait longtemps se contenter d'un gué. La route Justinienne rejoignait alors la rivière en amont de la pointe

de Boisclerc, peut-être deux milles plus haut que de nos jours. Dans son second détour, vers le sud-est, la rivière présente une bonne traverse à gué, encore utilisée aujourd'hui.

Les documents précis nous manquent pour vérifier si les travaux commandés furent mis à exécution ; c'était une entreprise de taille. Par ailleurs, les faits de la grande histoire peuvent autoriser des suppositions. En 1758, c'est la recrudescence de la guerre avec les Anglais, c'est la perte de Louisbourg, c'est la menace de plus en plus rapprochée contre la Nouvelle-France. En nombre considérable, les colons des paroisses sont devenus des miliciens dans les armées et sans doute manque-t-on de bras même pour les besognes les plus indispensables de la culture. Aussi bien, c'est fort probable que les Beaucerons n'ont pu établir complètement, cette année-là, le chemin qu'on avait tracé. Peut-être même qu'il n'en fut pas question. Mais l'initiative était prise et devait quand même venir à se réaliser.

Quelques années passèrent, au cours desquelles le sort de la colonie se lia définitivement à l'allégeance britannique. Mais la population rurale, tenant tête à l'épreuve, profita de la paix extérieure pour se river davantage à son sol ; ce fut son salut, en même temps que son unique ressource.

Dans la Beauce, on sentait de nouveau le besoin d'améliorer les communications. Le 7 février 1763, le Père Théodore Loiseau, missionnaire à la suite du Père Justinien, décédé en 1760, écrit au gouverneur James Murray la lettre suivante⁹ :

Mon général,

Il y a pour périr dans les chemins de la Beauce. Tous les habitants sont venus me prier d'écrire à votre Excellence pour ordonner qu'on balise les chemins sur les terres non concédées comme s'étoit l'ordinaire, mais le nommé Étienne Parent chargé de retirer les rentes de madame Taschereau ne veut point les faire baliser. Vos ordres entre mes mains à ce sujet seront exécutés. Je suis avec respect, mon général, votre très humble et très obéissant serviteur.

F. Théodore, r.m.

Murray fit répondre immédiatement aux capitaines de milice de la Nouvelle-Beauce :

Son Excellence a ordonné à Monsieur Cugnet Grand Voyer de se transporter à la Nouvelle Beauce pour y donner les ordres nécessaires relativement aux grands chemins et routes, lesquels ordres ils suivront de point en point, et les habitants lui payeront ses journées à raison de dix shelings par jour depuis son départ jusqu'à son retour.

Par ordre de Son Excellence le Gouverneur,
À Québec, le 7 fév. 1763. H. T. Cramahé, sec.

Les ordres du Gouverneur furent exécutés sans retard. Quelques jours après, le grand-voyer rendait compte de son travail. « J'ay remis à Monsieur Cramahé, écrit-il, la minute du Procès-Verbal ». Celui-ci, daté du 18 février 1763, semble malheureusement perdu. Il nous donnerait des indications précieuses sur le système routier de la Beauce.

Mais, à son défaut, il nous reste comme documents du temps, sur la route Justinienne, une série de trois pièces intitulées : « Parties de la route du Bois de la Nouvelle Beauce pour les habitants des seigneuries de Rigaud, de St-Joseph, de Ste-Marie et de St-Étienne, du 1er mars 1763¹⁰. C'est, en d'autres termes, une répartition des travaux entre tous et chacun des habitants, avec des portions déterminées, ce que n'avait pas fait de Lino, en 1758. Les parts de la route sont attribuées au pro-rata de la largeur des terres occupées dans la Beauce. Cette répartition amène le grand-voyer à donner des précisions fort intéressantes sur les premiers habitants des trois paroisses beauceronnes.

Voici, pour le moment, le total des parts de route attribuées à chaque seigneurie : a) Rigaud de Vaudreuil : 22 propriétaires de terres, 51 arpents, 3 perches et 4 pieds de route, à commencer au bord du bois, côté de Sainte-Marie ; b) Saint-Joseph : 71 propriétaires, 148 arpents, 1 perche et 13 pieds de route, après la seigneurie de Rigaud ; c) Sainte-Marie : 57 propriétaires, 106 arpents, 7 perches et 16 pieds de route, à la suite de la seigneurie de Saint-Joseph ; d) enfin Saint-Étienne : 10 propriétaires, 18 arpents, 2 perches et 2 pieds de route, à la suite de Sainte-Marie, pour aboutir à la traverse à gué sur la rivière Etchemin. Ainsi, la route Justinienne au total mesurait alors environ 324 arpents ou 11½ milles. À noter que la seigneurie

Rigaud faisait alors partie de la paroisse de Saint-Joseph et la seigneurie Saint-Étienne, de la paroisse de Sainte-Marie.

Les capitaines de milice de chaque paroisse devaient commander « toutes les années après les semences les habitants dénommés . . . de travailler à réparer la dite Route du Bois, à en recaller les fossez et y couper les fredoches ». Ils devaient faire payer l'amende d'une piastre à ceux qui désobéiraient et mettre des engagés pour travailler à leurs frais. La confection des ponts et des bouts de chemin à être pavés en bois était réservée pour des corvées générales, sans égard aux parts respectives. À partir de cette date, l'existence de la route Justinienne est un fait établi. Pour les gens de l'extérieur de la Beauce, elle s'appellera aussi « la route du bois de Sartigan ».

Ce n'est pas à dire pourtant qu'elle fut d'un seul coup mise en état de servir adéquatement. C'était un travail colossal, surtout en raison d'un long marécage à traverser, ce qu'on a appelé plus tard la « plée de Saint-Henri ». Tous les Beaucerons, cependant, y allèrent de bon cœur. Ils y consacrèrent « une corvée de cinq jours et sept autres corvées de quatre jours »¹¹ ; ils payèrent 100 livres pour y faire travailler François Carrier et d'autres ouvriers de la Pointe-Lévy ; ils contribuèrent par la suite à « l'entretien de ce chemin chacun la valeur d'un boisseau de blé par année », et le blé était alors une denrée de prix élevé.

Ce sont là des considérations que les baillifs de la Beauce, Charles Doyon et Joseph Proux, « au nom et comme faisant pour plus de deux cens habitants », apportèrent à leur décharge, en décembre 1767, quand le grand-voyer les cita au conseil du Gouverneur, pour avoir, à deux reprises, ignoré ses ordres, à l'effet de rendre le nouveau « chemin fait et parfait, pour pouvoir y passer en tout temps ». Ils soulignent aussi que les habitants, après avoir travaillé et fourni 500 livres en argent pour l'ancien chemin des seigneurs, ont essuyé une rebuffade, quand ils ont demandé à ces derniers de contribuer, à leur tour, à l'achèvement du nouveau chemin. Un appel à la clémence et à l'équité, lancé directement au gouverneur Guy Carleton¹², sur ces entrefaites, eut pour effet, semble-t-il, d'amortir l'impétuosité du grand-voyer, qui, par coïncidence, se trouvait être justement le seigneur de Saint-Étienne, un des intéressés dans

la contestation. C'était, en effet, François-Joseph Cugnet, qui, au surplus, perdit sa charge peu après, le 24 février 1768, aux mains de Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry.

Mais cette solution dilatoire n'était pas de nature à améliorer la circulation sur la route Justinienne. Si le lieutenant John Montrésor l'avait déclarée impraticable pour les voitures, quand il l'avait franchie, dans une belle journée d'été, le 13 juin 1761¹³, il ne semble pas que ce fût mieux, au début de novembre 1775, quand les soldats d'Arnold y passèrent, la vase au ventre des chevaux, selon l'expression employée par l'un d'eux et confirmée par les autres, dans leurs récits¹⁴. En toute présomption, la route ne devait être vraiment passable qu'en hiver, une fois bien balisée.

Aussi bien, les autorités n'avaient pas fini de s'en occuper. Le 3 mars 1783, le grand-voyer Jean Renaud envoie un ordre aux capitaines de milice de la Beauce, pour la réparation des ponts et des chemins dans leurs districts respectifs et dans la route du Bois¹⁵. Le 15 août suivant, il est obligé de revenir à la charge, parce que rien n'a été fait. Les capitaines devront « incessamment » visiter les chemins et ponts et ordonner les travaux.

Mais, avec les années, les paroisses de la Beauce se peuplaient rapidement. L'augmentation était surtout sensible dans la paroisse Sainte-Marie, qui avait plus que doublé en trente ans. Les nouvelles terres concédées depuis 1763, surtout les deux nouveaux rangs, Saint-Gabriel et Saint-Thomas, ne se trouvaient pas avoir part à l'entretien de la route Justinienne. Une nouvelle répartition s'imposait et on l'avait réclamée. Le 28 avril 1794, Gabriel-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie, devenu grand-voyer du district de Québec¹⁶, donne un ordre général aux capitaines des trois paroisses de nommer des experts et d'avoir à se tenir prêts, pour procéder dès que lui-même arrivera sur les lieux.

L'opération commence donc, le 15 juin, pour se continuer les deux jours suivants¹⁷. Les experts sont au poste, avec les officiers de milice, Guillaume Provost et François Verreau étant capitaines pour Sainte-Marie. Leur paroisse se voit attribuer

encore une fois les premières parts, à commencer au chemin du Roi de Saint-Henri ; les autres paroisses viennent à la suite, terminant à la ligne de séparation entre les seigneuries de Lauzon ¹⁸ et de Jolliet ¹⁹. Dans cette dernière, il y a déjà un certain nombre d'habitants établis et la route leur sert de chemin de front : c'est autant de moins à répartir. L'attribution des parts se fait, cette fois, non pas en proposition de la largeur des terres possédées, mais en proportion des travaux à faire sur la route, d'après estimation d'experts.

Comme à la première répartition, en 1763, la liste complète de tous les tenanciers nous est fournie. Il serait trop long de la donner en ce moment. En voici seulement le résumé : dans les différentes sections de la paroisse Sainte-Marie, en tout 270 tenanciers ; dans Saint-Joseph, 155 ; dans Saint-François, 140, et, dans les autres seigneuries au-dessus, 15. Le curé de chaque paroisse et les trois officiers de milice étaient exemptés.

Gabriel-Elzéar Taschereau se montrait particulièrement intéressé au progrès rapide des seigneuries de la Beauce, en étant le plus important propriétaire. Pour les chemins, surtout, il y voyait de près. Le 1er mai 1797, il donne « ordre et direction pour la réparation et entretien de la route Justinienne vulgairement appelée le Boie de Sartikan » ²⁰. Tous les inspecteurs et sous-voyers du district ont reçu des instructions imprimées. On y relève les précisions suivantes : la route Justinienne n'aura pas moins de 18 pieds sur les pavés et 20 pieds entre les fossés ; on ôtera tous les vieux pavés trop courts ; on refera les ponts selon les règlements ; on remettra de la terre sur les pavés aussitôt qu'ils deviendront sensibles aux roues des voitures ; on abattra le bois 25 pieds de chaque côté du chemin et on coupera les fredoches tous les deux ans. Les sous-voyers devront poursuivre les négligents et faire travailler d'autres hommes aux frais de ces derniers.

Avec le temps, les habitants de la Beauce commençaient à trouver qu'ils en avaient déjà fait assez, d'autant qu'il était difficile de maintenir une répartition bien équilibrée. Le 2 avril 1811, ils font rédiger par le notaire John Walsh une requête au grand-voyer, pour lui demander de se faire aider pour les travaux ²¹.

On y fait remarquer que la route Justinienne, pour la majeure partie, est devenue le chemin de front ou de sortie de plusieurs habitants qui y sont établis sur les deux côtés. Les suppliants disent qu'après avoir si longtemps entretenu cette route, ils ont maintenant, dans leurs paroisses, beaucoup plus de chemins et autres travaux à faire, que les habitants actuels de la route n'en auront, si on leur en laisse le soin. Les notables des paroisses signent la requête, au nom de tous les habitants de la Beauce. Le 22 août, Jean-Baptiste d'Estimauville, grand-voyer, ordonne la publication de cette requête dans les paroisses intéressées, y compris celle de Saint-Henri ; mais, à ce dernier endroit, on ne s'exécute pas, sans doute par opposition aux procédures en perspective.

Un nouvel ordre, du 14 mars 1812, est exécuté, cette fois, et le grand-voyer se rend à la salle publique du presbytère de Sainte-Marie, le 25 mars, pour présider à une grande assemblée des habitants. Chaque paroisse fait valoir ses raisons par la voix d'un interprète. On signale, entre autre, « les ravages annuels que les inondations de la rivière Chaudière leur occasionnent ». Ébranlé par ces raisons, le grand-voyer décide de faire la visite des lieux, avec des représentants des intéressés. Le rendez-vous est fixé à la demeure de François Vallée, un peu en bas du Domaine de Sainte-Marie. On part de là, le 28 mars, et l'on franchit la route Justinienne en entier.

Ses constatations faites, d'Estimauville rédige un procès-verbal²², absolument en faveur de la requête beauceronne. Aux raisons données par les gens, il en ajoute de nouvelles et, finalement, fixe une répartition des travaux où les habitants de la route Justinienne, appartenant aux seigneuries Jolliet et de Lauzon, ont la plus large part. Le pont de la rivière du Bras restait cependant en communs frais entre tous les habitants. Mais, déjà, par acte du 27 mars 1812, devant les notaires Walsh et Verreau, les gens de la Beauce s'étaient entendus pour souscrire, à raison de 2 chelins et 6 sols par habitant, une somme de \$400. qui serait remise, comme leur contribution finale, aux habitants de Jolliet et de Lauzon²³.

Ceux qui se trouvaient à subir, en vertu de ces dispositions, des obligations et des charges nouvelles ne manquèrent pas de

protester. Avant d'être homologué, le 30 avril 1812, le procès-verbal du grand-voyer subit une opposition légale très forte devant la cour des Plaidoyers communs, à Québec. On réussit à y faire disparaître quelques points particuliers ; mais la répartition générale des travaux fut maintenue.

C'est la dernière fois, semble-t-il, qu'il soit fait mention de la route Justinienne comme telle, dans les documents officiels. Le principe est désormais établi que les Beaucerons ne soient plus obligés à l'entretien de cette voie commune de sortie et qu'après en avoir porté le fardeau pendant tant d'années, ils en soient déchargés, à mesure que la région intermédiaire s'organise et se développe. Les précisions nous manquent pour indiquer à quel rythme s'est opéré cet affranchissement et à quel moment il s'est complété. À partir de 1845, avec la création d'une municipalité, le Conseil de la paroisse Sainte-Marie devenait responsable des chemins et ponts de sa juridiction : or, nulle part, dans les procès-verbaux de ce conseil, il n'est question de la route Justinienne. De plus en plus, elle subissait le régime des routes régionales ordinaires.



Ce que nous avons vu précédemment, concernant la communication avec Québec, nous laisse supposer qu'il s'opérait en même temps un développement routier à travers la Nouvelle-Beauce (Planche 19). Mais nous n'avons pas de précisions à donner pour les débuts. Nous pouvons seulement présumer que le premier chemin à travers les seigneuries était très rudimentaire. En 1766, l'abbé Jean-Marie Verreau affirme que, s'il réside à Sainte-Marie plutôt qu'à Saint-Joseph, « le curé aura quatre lieues de mauvais chemins de moins pour aller à confesse », à la Pointe-Lévy ou à Québec. Et il ajoute, en commentaire : « En général les habitants de la Beauce négligent beaucoup leurs chemins et les curés courent risque de leur vie »²⁴.

En donnant par contrat des concessions à ses censitaires, un seigneur leur imposait toujours l'obligation d'ouvrir leur chemin de front, de l'entretenir ensuite convenablement et de contribuer à l'établissement de routes de sortie. Le seigneur indiquait lui-

même, avec un arpenteur, au besoin, le tracé des nouveaux chemins. Il y allait ensuite de l'intérêt de toute la seigneurie que la clause des chemins fût exécutée ponctuellement. Des inspecteurs de chemins et des sous-voyers étaient là pour le rappeler aux négligents.

Prolongeant le premier chemin des seigneurs vers Québec, le chemin principal à travers la Nouvelle-Beauce devait se déployer continuellement sur la rive droite de la Chaudière, notwithstanding les obstacles qui commençaient à se rencontrer plus nombreux sur le parcours : affluents considérables, côtes abruptes ou terrains affectés par les débordements de la rivière.

Pendant plusieurs années, il ne se fit pas de chemin carrossable entre Sainte-Marie et Saint-Joseph, parce que, sur les confins des deux paroisses, les terres ne trouvaient pas preneurs aisément, n'étant guère engageantes. Les dernières concessions, pour combler cet hiatus, ne se firent qu'en 1774.

Mais nous avons une preuve que le chemin n'avait pas attendu si tard pour s'établir, et nous la trouvons dans trois procès-verbaux de voirie, dressés par le grand-voyer Jean Renaud, du 27 au 30 juillet 1785²⁵. Cette fois-là, à la demande des Beauceurons en général, il fut fait une répartition des ponts et des côtes plus importantes, des modifications au chemin déjà établi, des deux côtés de la rivière Chaudière, dans les trois seigneuries de Rigaud, de Saint-Joseph et de Sainte-Marie, et dans la section de la seigneurie Jolliet rejoignant la route Justinienne.

Or, dans cette grande opération de voirie, intéressante surtout pour chaque paroisse, il est fait allusion au passé :

Il nous a été représenté par Monsieur Gabriel Elzéar Taschereau, Ecuier, Seigneur de Sainte-Marie, Linière, Saint-Joseph et autres lieux, . . . que les chemins royaux dans les dites paroisses ont été ci-devant tracés par lui en vertu d'une autorisation de Mr (Joseph-Gaspard Chaussegros) de Léry, du 20 mars 1771, pour lors Grand Voyer, mais qu'il n'en a jamais été dressé de Procès Verbaux en forme ni fait de répartition des travaux tant pour les chemins que pour les ponts, qui sont considérables par leur nombre, et les inconvénients de la Grande Rivière qui grossit rapidement et inonde les chemins, ponts et terres circonvoisines tout à coup, que la plus grande partie des chemins ont été tracés dans les bois debout . . .

Il y avait donc eu un chemin marqué et construit, tant bien que mal, au moins à partir de 1771, jusqu'aux dernières habitations d'alors. Dans la seigneurie Rigaud, cela ne signifiait presque rien. Et, c'est pourquoi, le 3 juillet 1779²⁶, le député du grand-voyer, Jean-Baptiste Magnan, était venu tracer « le dit chemin depuis la paroisse de St-Joseph, jusqu'à l'endroit communément appelé la Touffe de Pin ». Ce n'est qu'en 1785 qu'on atteignit la limite sud de la seigneurie, avec la grande opération de voirie dont nous avons parlé plus haut.

Restait encore une seigneurie de six milles de front, la dernière, contenue aujourd'hui dans la paroisse de Saint-Georges, côté est : c'était la seigneurie Aubin de l'Isle. Tombée de bonne heure dans une succession, négligée, puis morcelée en trois fiefs distincts, elle accusa un retard sur les autres, pour la colonisation. Quand Arnold passa par là, en 1775, il y avait bien un établissement quelconque, composé surtout de sauvages abénaquis, avec quelques blancs, colons et chasseurs à la fois ; rien de bien important, ni surtout de permanent, bien que ce fût un carrefour de rivières jadis relativement stratégique.

On a dit et répété que le site précis s'appelait Sartigan. Mais il est évident, quand on lit attentivement les mémoires du temps, surtout ceux des *Bostonnais* de l'invasion, que Sartigan était toute la Beauce d'alors. Voici, par exemple, des extraits du journal du capitaine Henry Dearborn²⁷ :

I will now with my pen follow our main body ; they have now proceeded as far as St. Mary's the middle parish of what is commonly call'd Sattagan (sic) ; here is a very good church, and a pleasant country . . . Our troops proceeded as far as possible ; they followed the river Shodear (sic) down from the first inhabitants about 36 miles, and then turn'd to the Eastward, and left the river, had to pass thro a wood 15 miles where there is no inhabitants, and at this time of the year it is terrible travelling, by reason of its being low swampy land . . .

Les distances que Dearborn tente de préciser sont près de l'exactitude et les 36 milles qu'il a comptés sont justement la distance actuelle entre la ville de Saint-Georges-Est et l'église de Scott, endroit où débouche la route Justinienne.

Cependant, pour parler en termes de voie carrossable à travers le territoire de Saint-Georges-Est, il fallait attendre que la

colonisation s'en fût confortablement emparée. C'était fait avant 1815, d'après un rapport de Joseph Bouchette sur cette seigneurie²⁸. Et le chemin, pour une bonne moitié, depuis la ligne de la seigneurie Rigaud en remontant jusqu'à 21 arpents en amont de la rivière Famine, avait été fixé le 8 juillet 1802²⁹, par Jean-Thomas Taschereau, député du grand-voyer. Jean Baptiste d'Estimauville, à la requête du seigneur James Godfrey Hannah, vint compléter l'opération, le 5 juin 1818³⁰, jusqu'à la limite sud de la seigneurie Aubin de l'Isle, bien que le parcours fût encore loin d'être tout occupé par des colons.

RÉFÉRENCES

- 1 APC, série B. 66 (1738), fol. 249 (13), pages 98-101.
- 2 ASQ, carton Polygraphie 5, no 52A.
- 3 *Census of Canada*, (Ottawa) 1870, vol. IV, page 60.
- 4 APC, série Q, vol. 1, page 14.
- 5 *Inventaires des procès-verbaux des grands-voyers*, III, page 202.
- 6 *Ibidem*, vol. VI, page 7.
- 7 François-Joseph Cugnet était seigneur de Saint-Étienne, fief situé sur la rive ouest de la Chaudière, à commencer à la limite actuelle entre Sainte-Marie et Saint-Maxime; le premier rang au bord de l'eau fut le premier à s'ouvrir.
- 8 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 6, fol. 54ss.
- 9 *Ibidem*, fol. 69.
- 10 *Ibidem*, folios 72s.
- 11 et 12 APC, Série S, Roads and Bridges, Road in Nouvelle Beauce, 1767.
- 13 Kenneth Roberts, *March to Quebec*, New York, 1942, page 5.
- 14 *Ibidem*, pages 222, 441, 479, 531, 557.
- 15 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 7, fol. 22.
- 16 Le grand-voyer était l'inspecteur général des chemins. Cette fonction continua d'exister jusqu'à l'établissement retardataire des municipalités de paroisses et de comtés, par une loi du Parlement, en 1845. Le grand-voyer avait des subalternes, en particulier les *sous-voyers*, dont l'existence s'est prolongée jusqu'à nos jours. L'Hon. Gabriel-Elzéar Taschereau tenait sa commission de grand-voyer (18 mars 1794) du gouverneur Dorchester. Sous le régime français, le Roi lui-même nommait à cette fonction.
- 17 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 9, folio 8.

- 18 La seigneurie de Lauzon s'étendait sur le fleuve Saint-Laurent, depuis Lauzon jusqu'à Saint-Nicolas inclusivement ; en profondeur, elle englobait le territoire actuel de Saint-Henri, Saint-Lambert, Saint-Isidore et la plus grande partie de Saint-Anselme.
- 19 La seigneurie Jolliet se trouvait surtout sur les deux rives de la rivière Etchemin, en arrière de la seigneurie de Lauzon ; du côté ouest, elle se déployait jusqu'à la rivière Chaudière, où elle faisait pendant à la seigneurie Saint-Étienne, sur la rive opposée, et comblait l'espace séparant la seigneurie de Lauzon de la seigneurie Taschereau ou Sainte-Marie.
- 20 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 9, folio 164.
- 21 APQ, pièce détachée.
- 22 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 14, folio 189.
- 23 *Ibidem*.
- 24 AAQ, cartable Sainte-Marie I.
- 25 APC, série S, Roads and Bridges.
- 26 *Ibidem*.
- 27 Cf. Kenneth Roberts, *March to Quebec*, page 141.
- 28 *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815, page 521.
- 29 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 12, ff. 88ss.
- 30 *Ibidem*, cahier 15, ff. 95ss.

CHAPITRE XII

LA ROUTE INTERNATIONALE EN PERSPECTIVE

L'idée du gouverneur Pownall — Reconnaissance en 1761 — Chadwick : liaison Penobscot-Chaudière, en 1764 — Demande des négociants de Québec en 1769 — Chemin tracé par Hugh Finlay, 1773 — La guerre d'Indépendance suspend les projets — Les Loyalistes dans les Townships — Le « chemin des Américains », 1792 — Projet entre la Chaudière et la Saint-François, 1805 — Un voyageur en panne, 1809 — Liaison avec la rivière Connecticut — 1810: le Massachusetts fait tracer une route par John Merrick ; le gouverneur Craig construit son chemin de Québec à Shipton — Première diligence de Québec à Boston — Service interrompu.

Autant, durant le conflit anglo-français, comme nous l'avons vu dans un chapitre précédent, on s'était gardé d'ouvrir et d'accommoder la voie Chaudière-Kennebec, autant, après la réduction du Canada et son admission au rang de colonie britannique, on s'est préoccupé de relier Québec, sa ville capitale, avec celles des colonies voisines, au sud. Et cela a débuté, nous l'avons vu aussi, dès le régime militaire, alors que le général James Murray confia, à deux reprises, au lieutenant John Montrésor des missions de liaison avec la Nouvelle-Angleterre et ses autorités militaires.

Devant les retards comme les risques à encourir par la voie naturelle et traditionnelle des rivières, on songea tout de suite à ouvrir des tronçons de route à travers les terres. Cette formule était déjà insinuée par Thomas Pownall, gouverneur du Massachusetts, d'après la reconnaissance militaire qu'il avait fait exécuter le long du vieux sentier, en 1758, par le capitaine Alexander Nicholls et l'enseigne John Howard comme arpenteur¹. Nous avons cité un texte à ce sujet dans un chapitre précédent.

En 1761, sous les ordres d'un nouveau gouverneur, Sir Francis Bernard, on reprit l'inspection du tracé, cette fois avec le but bien explicite, « to survey for a projected highway ». Du moins, c'est ce qu'indique la fiche de références, aux archives de la Maine Historical Society, à Portland, à propos d'un journal tenu par John Small, arpenteur, résident de Scarborough, du 31 août au 22 septembre 1761.

Voici le sommaire de ce journal. Le 31 août, reçu l'ordre du Gouverneur, de se joindre au capitaine John Howard. Ils partent le surlendemain du Cap Elizabeth pour atteindre le fort Halifax et entreprendre leur exploration proprement dite, le 9 septembre, constituant une équipe de onze hommes, dans cinq chaloupes, « the courses and imaginary distances taken from Teconeck falls ». Chaque étape est désormais signalée et décrite par un graphique en marge, jour par jour : Skowhegan Falls, Madison Falls, Carritunk Falls, the Forks, Dead River, Johnson and Bigelow mountains, enfin un étang de castor portant une inscription postérieure, au crayon : Flagstaff Lake, atteint le 21 septembre. Le lendemain, le journal de Small donne encore 8 stations d'arpentage et s'interrompt inopinément, sans commentaire. C'est la fiche de référence qui dissipe le mystère, par ces mots laconiques : « He was accidently shot by Captain Howard on his trip ».

Cette première exploration, tragiquement interrompue, pour une route dans la direction Kennebec-Chaudière, le gouverneur Bernard voulut lui faire pendant, dans la direction Penobscot-Chaudière. Le 9 novembre 1764, il écrivait, en effet, à Lord Halifax, en Angleterre : ²

J'ai envoyé une équipe accompagnée d'indiens remonter la rivière Penobscot depuis le fort Pownall jusqu'à Québec, par la Chaudière. Ils sont revenus par une autre route, pour une partie du trajet. Ils ont fait des observations en vue de dresser le plan des deux passages.

Le nom du responsable de cette opération, Joseph Chadwick, le journal qu'il en a tenu et les deux cartes qui en ont résulté par la suite, nous avons retracé tout cela, publié et analysé, dans un petit magazine d'histoire très peu connu et déjà

disparu depuis longtemps³, un article intitulé : *Chadwick's Survey*, par Fannie Hardy Eckstorm.

Joseph Chadwick était né à Falmouth (près de Portland, Maine), en 1711, fils de Joseph Chadwick et de Martha Lambert ; c'était un arpenteur. Son journal d'exploration commence comme suit⁴ : « Journal of a survey through the interior parts of the country from Penobscot to Quebec [. . .] The object of this survey was, first, to explore the country, secondly, to view if it was practicable to make a road from fort Pownall on Penobscot river to Quebec ».

L'équipe comprenait, outre l'arpenteur Chadwick, deux assistants et le « capitaine-interprète », John Preble ; huit indiens Penobscots servaient de guides et d'aviroisseurs. Le fort Pownall, au point de départ, avait été construit par le gouverneur de ce nom, en 1754, pour tenir les indiens en respect, dans la région ; son site porte maintenant le nom de Fort Point.

Les voyageurs remontèrent la Penobscot puis son affluent la Piscataquis pour aboutir au lac Moosehead (alors nommé Sebeem), le traverser du sud au nord, retomber dans la Penobscot (branche ouest) puis dans les rivières du Loup et Chaudière. Sur cette dernière, ils rejoignaient 56 milles de route déjà ouverte jusqu'à Québec. La distance totale, comptée à l'œil, se montait à 356 milles. Il semble pourtant qu'une fraction du groupe rebroussa chemin au nord du lac Moosehead. Le journal révèle sa première date seulement le 20 juin 1764, après l'arrivée à Québec ; et la commentatrice en conclut qu'on avait dû partir de bonne heure en mai, évitant ainsi la saison des mouches noires et des moustiques.

À Québec, quelques notables, désirant promouvoir un aussi louable dessein que celui d'ouvrir un chemin vers la Nouvelle-Angleterre, s'enquirent auprès des chasseurs et des traiteurs ; ils furent tous d'avis que le tracé passant par la Chaudière et le lac Mégantic jusqu'aux sources de la rivière Connecticut serait à la fois le plus court et le plus praticable.

L'expédition devait, au retour, redescendre entièrement par la rivière Penobscot, trajet évalué à 413 milles. La carte du voyage, qui a été faite plus tard, indique par des lignes pointillées les

sections de rivières ayant des bords assez plats, praticables, en somme, pour une route et des défrichements. Mais il n'y en avait pas tellement et la conclusion du chef arpenteur, sur l'ensemble, était qu'une route par ce trajet était irréalisable. On n'en entendit plus parler dans la suite. Cette exploration, celle aussi de Mont-tresor, en 1761, avaient au moins servi à cartographier sérieusement, pour une première fois, les immenses forêts inconnues du nord du Maine.

C'est maintenant du côté de Québec, que les projets de route intercoloniale vont surgir ou du moins se formuler. Il commençait à y avoir, dans la capitale de la nouvelle colonie, une floraison de négociants anglais entreprenants, particulièrement intéressés à voir leurs relations commerciales rendues possibles à l'année longue, par une liaison directe avec un port océanique.

Le 5 avril 1769, huit hommes d'affaires de Québec, dont sept de noms anglais, s'adressaient donc au gouverneur Guy Carleton et à son conseil en ces termes⁵ :

(Extraits) La population de ce gouvernement et celle des colonies voisines souhaitent depuis longtemps l'ouverture d'une route depuis Sartigan sur la Chaudière jusqu'au fort Halifax sur la Kennebec.

Deux inspections de la route se sont faites, une d'ici au fort Halifax et l'autre du fort Halifax jusqu'ici. Le rapport des deux équipes a été qu'un chemin pouvait être ouvert aisément entre les deux endroits ; la plus grande distance calculée était de 240 milles, en comptant les détours et les méandres des différentes rivières [. . .]

Depuis plusieurs années, c'est un projet dont on a parlé ici et à Boston ; mais, bien que désiré ardemment par les gens des deux villes et du New Hampshire, on ne s'est jamais mis en train et on n'a même pas fait les démarches préparatoires.

Les pétitionnaires avaient, disaient-ils, l'appui du Maître général des Postes, qui souhaitait depuis longtemps utiliser ce trajet Kennebec-Chaudière, de préférence à celui du lac Champlain, exposé à tous les aléas et à tous les retards de la navigation. Dès que le service de diligences y serait organisé, on pourrait conduire un courrier « express » entre Québec et Boston en moins de huit jours. Le moyen suggéré, sans recourir aux fonds publics, était de lancer une loterie, avec la permission des auto-

rités. Les promoteurs se flattaient de pouvoir amasser \$2,000. assez rapidement pour faire ouvrir le chemin avant l'été de 1770.

À l'endos du document original, un greffier a noté le résultat immédiat de la démarche : « Memorial read at the Council Chamber in the Castle of St. Louis, April 5, 1769, and ordered to lie on the table ». Mais il y avait, semble-t-il, un engouement pour les loteries. À une séance suivante du Conseil, le 2 mai 1769, pas moins de trois nouvelles requêtes se présentaient, dans l'intention de lever une autre somme de \$2,400. pour ouvrir un chemin de Québec à Portsmouth, New Hampshire, par voie des rivières Saint-François et Connecticut. Elles eurent le même sort que la première : « ordered to lie on the table ».

En style parlementaire, demeurer sur la table, c'était rester en suspens, avec la chance de devenir *lettre morte*, sous l'accumulation des autres questions plus importantes ou plus pressantes, selon le cas. Nos commerçants anglais savaient à quoi s'en tenir ; mais ils pouvaient se dire que le siège d'un pouvoir public n'est jamais fait sans retour.

La preuve qu'on ne se tenait pas pour battu, c'est que, durant les années suivantes, des particuliers intéressés à spéculer sur les terres s'adressaient au Gouverneur pour obtenir, suivant la tenure du régime français, des seigneuries nouvelles à la suite des anciennes, en remontant la Chaudière : le 28 juillet 1772, c'était William Grant ; le 20 février 1773, Charles Hay et Moses Jarvis (peut-être des Américains) ; le 30 novembre, Joseph Laignière, interprète abénaquis dans la Beauce ; le 22 novembre 1774, enfin, Michel-Amable Berthelot d'Artigny⁶. Au Conseil, on daigna référer ces pétitions à un comité sur les Concessions de terres. Mais les autorités de la colonie n'étaient pas sympathiques à la tenure seigneuriale et préparaient une politique différente de colonisation pour les terres de la Couronne.

Entre temps, l'intérêt pour une nouvelle voie de communication avec la Nouvelle-Angleterre, à défaut d'appui officiel, se maintenait au moyen de quelques initiatives privées de caractère humanitaire ou patriotique. Comment s'expliquerait autrement cette entrée au journal des dépenses du Séminaire de Québec, en

juillet 1771 ⁷ : « Souscription pour un chemin de Connecticut, 24 l. » (environ \$4. du temps) ?

Un pas important devait se faire bientôt dans le projet du chemin Chaudière-Kennebec, sous l'impulsion d'un jeune et intelligent maître de poste de Québec.

Nous avons trouvé à son sujet une présentation assez élogieuse ⁸. Hugh Finlay, c'était son nom, jeune écossais entrepreneur, fut d'abord juge de paix pendant trois ans. Admis au conseil du Gouverneur en 1765, il devait désormais, durant 36 ans, tenir un poste-clef dans l'administration du Canada. Benjamin Franklin le nomma d'abord, sous sa direction, maître de poste à Québec, avec des adjoints à Trois-Rivières et à Montréal, puis, en décembre 1772, inspecteur des postes de l'Amérique britannique. Et sa première mission comme tel fut de s'enquérir de la possibilité d'établir une route postale directe entre Québec et la Nouvelle-Angleterre. Finlay exposa son projet au lieutenant-gouverneur Hector-Théophilus Cramahé ; celui-ci, pour en couvrir les frais, prit le patronage d'une souscription publique, qui atteignit son objectif en 24 heures.

La Gazette de Québec fait écho à l'initiative, le jeudi, 13 septembre 1773 :

Lundi dernier l'Honorable Hugh Finlay, Ecuier ... partit de cette ville, accompagné par M. [Joseph] Launière, Interprète en langue Abénaquise, et quatre sauvages, pour se rendre à travers les bois de la Nouvelle-Beauce, en cette Province, au fort Halifax, en la Nouvelle Angleterre, afin de constater la distance du terrain inhabité, et faire une estimation de ce qu'il en coûterait pour ouvrir un chemin de Poste par là, si c'est trouvé praticable ; chose qui a été si longtemps en agitation, tant désirée, et qui doit être d'un tel avantage mutuel aux deux Provinces ; après quoi il doit aller faire l'inspection des diverses Postes dans les états du Roi sur ce continent.

Hugh Finlay avait sûrement mis un crayon et du papier dans son sac de voyage, puisqu'il a rédigé et remis plus tard à ses supérieurs un journal circonstancié, intitulé : « Journal from the last settlements on the Chaudiere to the first inhabitants on Kennebec River, kept by Hugh Finlay, from the 13th of September, that he left Quebec, until the 30th, 1773 » ⁹. Le journal est même

illustré d'une belle petite carte (Planche 20), la plus exacte qui ait été dressée jusqu'à cette date, quant à l'établissement d'une route terrestre entre les habitations sur les deux rivières opposées. Mais, comme le voyage s'effectuait encore en canots, la direction attribuée à la future route s'est faite arbitrairement, d'après les indications verbales des guides indiens. Par exemple, au lieu de suivre le trajet actuel, depuis Armstrong jusqu'à Jackman, à travers la hauteur des terres, Finlay a fait passer sa route à l'est des lacs Portage et Penobscot.

Les conventions étant prises, l'explorateur partit donc de Québec, le 13 septembre, pour rejoindre ses compagnons, après 52 milles de route, à la dernière ferme installée sur la Chaudière, trois milles en bas des rapides du Diable. Le convoi, formé à cet endroit, le 15 septembre, comportait trois canots d'écorce avec chacun deux Abénaquis comme rameurs et guides à la fois. Finlay, son interprète et trois militaires complétaient le groupe. Au confluent de la rivière Famine, ils rencontrèrent encore deux familles de colons en train de défricher. C'était le terme de la civilisation du côté canadien et la dernière nuit à passer sous un toit confortable.

Les trois jours suivants furent employés à remonter la rivière du Loup, la plupart du temps à pied, en tirant les canots sur un mince filet d'eau. Le 19 septembre, on entreprit le « portage » qui suivait la petite rivière appelée ensuite de ce nom. Au bout de neuf milles, franchis en neuf heures d'une marche harrassante, on atteignait le lac du même nom. À son extrémité sud-est, avec moins d'un mille de portage, après avoir franchi la ligne de partage des eaux, on rejoignait un autre lac aussi grand, se déversant dans la rivière Penobscot. Finlay note dans son journal (p. 8) :

On this height the roads shou'd join. We are here 98 miles distant from Quebec, and 46, from the last house on the River Chaudiere. We encamped on the bank of this lake, which is in New England.

Par la suite, en descendant la rivière Penobscot, branche nord-ouest, les guides adoptèrent le portage facile et bien connu déjà vers la tête du lac Moosehead (les indiens l'appelaient alors « Moose Pawn »), que l'on parcourut ensuite dans toute sa longueur et sa splendeur, ainsi que sa décharge, la rivière Kennebec,

branche nord-est. Le 24 septembre, on dépassait le confluent de la branche nord-ouest, c'est-à-dire la Dead River, puis, 13 milles plus bas, « a place well known to the Indians, called the great carrying place ». Enfin, après quatre autres milles environ, on campait au pied d'une belle chute de la rivière Kennebec, qui devait être Carritunk Falls.

Le lendemain, 25 septembre, après 13 milles de descente, le convoi croisait le site abandonné de l'ancien village abénaquis de Narrantsouac (devenu Norridgewock), puis 10 milles plus bas, on atteignait les premiers établissements, encore tout récents, de ce qui est devenu plus tard Skowhegan.

Il ne faut pas chicaner l'inspecteur des postes Finlay sur son calcul des distances. Il n'avait rien d'un arpenteur ni d'autre ressource pour mesurer que les aiguilles de sa montre et les coups d'aviron de ses canoteurs. Quant au compte des distances par les indigènes, il était rien moins que précis, leurs barèmes usuels étant les *journées* de canot et les *heures* de portage.

Après avoir congédié son interprète et ses indigènes, parce qu'il n'en avait plus besoin, pour continuer son inspection, Hugh Finlay, dont nous citons un autre extrait, au chapitre précédent, ne cacha pas son désappointement de la condition primitive des routes dans le Maine et surtout de l'état des esprits sur ce problème, aussi bien chez le peuple que chez les autorités responsables. Décidément, il y avait loin à franchir avant d'arriver à l'ouverture de la route de terre Chaudière-Kennebec, estimée par Finlay à 426 milles, de Québec à Boston.

Toutefois, si, pour le moment, le gouvernement du Massachusetts, qui exerçait alors la juridiction sur ce territoire, se montrait réfractaire au projet, il appert que les autorités du New Hampshire manifestaient plus d'ouverture. À son retour au Canada, le 13 décembre 1773, Hugh Finlay confiait à la *Gazette de Québec* (16 décembre) le résultat de son entrevue avec le gouverneur de cet état, Sir John Wentworth. « Ce monsieur, animé d'un esprit public, qui a l'intérêt de sa province si à coeur », voulant seconder la préoccupation de Finlay, de trouver la route la plus commode entre Québec et les colonies du sud,

lui recommanda un Arpenteur, qu'il instruisit et qu'il dépêcha immédiatement pour examiner le terrain par la voie de Pigwacket [...] et un passage à travers les montagnes blanches, à la partie la plus proche de la rivière St. François, en Canada, et de continuer sa route le long de ses bords jusqu'à ce qu'il ait atteint un village sauvage du même nom, qui n'est pas éloigné des Trois Rivières, qui sont à moitié chemin entre Québec et Montréal.

Cette contre-proposition, qui paraissait sérieuse, est probablement à l'origine de la rivalité qui va s'établir, à Québec, pour une quarantaine d'années suivantes, entre les deux projets de route, ou vers la rivière Kennebec, ou vers la rivière Connecticut, également commodes pour une liaison avec la Nouvelle-Angleterre.

Mais, sur les entrefaites, toute démarche canadienne dut être suspendue, par la guerre d'Indépendance (1775-1783), qui mit sérieusement aux prises la plus récente colonie britannique avec les treize autres, devenues la nouvelle république des États-Unis d'Amérique. Quant à celle-ci, bénéficiant du facteur surprise, pour son invasion du Canada, elle eût pu, théoriquement, en employant les effectifs militaires, améliorer par un chemin de terre, l'avance de l'armée d'Arnold.

Il existe des preuves documentaires à l'effet qu'un homme au moins y a songé, bien que trop tard, en vérité. Le général Washington avait chargé à l'avance un nommé Samuel Goodwin, de Pownalborough, sur la Kennebec, d'aller en éclaireur pour plaquer la route vers Québec, que devait suivre le colonel Arnold, et en fournir un plan à celui-ci. Dans une lettre au Général, du 17 octobre 1775, Goodwin rend compte de sa mission et il offre de lui envoyer copie de son plan, moyennant dédommagement. Puis il ajoute :¹⁰

Cela m'a occasionné beaucoup de frais et d'efforts pour réaliser ce plan [...] Je pense en connaître autant que personne sur la région, car j'ai voyagé, exploré et défriché de ce côté depuis l'an 1750 [...] Monsieur, si une route était ouverte, ce serait bien plus facile d'y conduire une armée avec ses bagages et cela abrégérait beaucoup le trajet. Alors, vous pourriez établir un courrier tous les huit ou dix jours [...] J'accepterais volontiers de marquer un chemin et de le faire nettoyer[...] si vous le croyez à propos.

Cette route, bien sûr, aurait éventuellement servi l'armée américaine, advenant le cas. Et le général Washington, bien réaliste, fit répondre à Goodwin, par son secrétaire Stephen Moylan, le 4 novembre 1775 : ¹¹ « Si, dans l'avenir, on croyait nécessaire d'ouvrir la route que vous mentionnez, Son Excellence ne dédaignerait pas vos offres de services pour ce projet ».



Quand la guerre d'Indépendance fut passée, quand le flot des Loyalistes eut commencé à déferler par-dessus les frontières, les demandes de terres affluèrent au gouvernement du Bas-Canada. Ce fut une des premières préoccupations de la nouvelle constitution, promulguée en 1791. Une proclamation du lieutenant-gouverneur Sir Alured Clarke, du 7 février 1792, inaugurerait une politique de concessions généreuses des terres de la Couronne, sous forme de cantons ou *townships*, à la manière anglaise. Un comité des terres était établi, dont le président n'était autre que Hugh Finlay, avec sa connaissance du pays et l'expérience de sa carrière comme maître général des postes. Aussitôt le nouvel organisme en opération, des pétitions arrivèrent de partout. Leurs auteurs, dont plusieurs Américains, de 1792 à 1796, demandaient et obtinrent entre autres des townships dans la vallée de la Chaudière. La perspective d'une prolongation des chemins déjà existants, et cela éventuellement jusqu'à la frontière américaine, devait être pour quelque chose dans la détermination de ce choix.

Pour se faire eux-mêmes une approche, ces aspirants colons américains prirent les devants. Gabriel-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie, dans la Beauce, écrivant une lettre à l'Évêque de Québec, le 3 décembre 1792, ajoute en post-scriptum ¹² :

Au moment où je finis ma lettre, il arrive au domaine plusieurs bostonnais dont l'un est monté sur un cheval qu'ils ont amené de leurs habitations par un chemin qu'ils ont ouvert cet automne depuis chez eux jusqu'à St-François et disent avoir mesuré trente lieues par leur chemin de leurs dernières habitations aux premières de St-François.

Le jour même de leur passage à Sainte-Marie, les nouveaux venus parvenaient à Québec et la *Gazette* de l'endroit en fait état, dans sa livraison du jeudi, 6 décembre 1792 :

Lundi dernier, 3 du Courant sont arrivés en cette ville Mr. Abel Learned, et Mr. Ward Bailey, qui sont venus à cheval par le nouveau chemin ouvert récemment depuis la ligne de la Province sur la rivière Connecticut jusqu'au vieux chemin sur la rivière Chaudière. Ce chemin raccourcit la longueur du voyage entre Québec et Boston d'environ deux cens milles, et sera d'un grand avantage tant à cette ville qu'à la province. Ce nouveau chemin étant le fruit des efforts volontaires de Mr. Learned et de Mr. Bailey, il est à espérer que les citoyens de Québec qui en retireront les principaux avantages, contribueront avec joie à en défrayer les dépenses.

L'entreprise nous semble bien s'être limitée à ce stade primitif. Mais elle avait tout de même éveillé l'attention des Québécois et elle a laissé sa marque dans la cartographie de l'époque. Pour délimiter les nouveaux « cantons de l'est », que le gouvernement du Bas-Canada commençait à concéder, tous les arpenteurs disponibles étaient à l'oeuvre avec leurs chaînes et leurs boussoles. Il en est résulté des plans. Nous n'avons pu voir celui que dressa Jeremiah McCarthy, la même année 1792, après avoir fait mesurer, sur la glace, en mars et avril, la rivière Chaudière et le lac Mégantic. Mais un autre plan général venu ensuite et incluant le premier dans sa compilation¹³, indiquait, dans toute sa longueur, le tracé du chemin nouveau : « Road made by Americans in the year 1792 ». C'était généreux d'affirmer que le chemin avait été *fait* ; mais qu'importe. Il commençait à la frontière, sur un cours d'eau déchargeant le lac Leaches, dans le canton de Hereford ; puis il traversait en diagonale les cantons d'Auckland, Ditton, Marston, Whitton, Gayhurst, Dorset, Shenley, pour aboutir au centre de la paroisse Saint-François, seigneurie Rigaud de Vaudreuil, où il rejoignait le vieux chemin, sur la rive gauche de la Chaudière.

Les années passèrent sans rapporter progrès sur les communications routières entre les deux pays. Juste au tournant du siècle, un voyageur du nom de John C. Ogden pouvait affirmer qu'on entrait au Bas-Canada ou bien par l'ancienne voie du Lac Champlain, ou bien par « the roads through Vermont »¹⁴. Il ne nous appartient pas d'élaborer sur les chemins de cette région.

Mais le projet de chemin (et le sentier déjà marqué) de la Chaudière à la rivière Connecticut restait en veilleuse. On le reprend en 1805. La *Gazette de Québec* du 28 novembre convoque à une assemblée, le samedi suivant, « les Messieurs qui ont fait une souscription à l'effet d'ouvrir un chemin entre les rivières Chaudières et Saint-François [...] Les Messieurs qui désirent encourager l'entreprise ci-dessus, et qui n'ont point encore souscrit, sont aussi priés de s'y trouver ». Y avait-il des gens assez enthousiastes pour courir les occasions de déployer leur libéralité ?

S'il y en eut, ce furent les intéressés à l'établissement des nouveaux *townships* et des gens de langue anglaise. Car la *Gazette de Québec* du 12 décembre suivant ne rapporte qu'en anglais les délibérations de l'assemblée convoquée deux semaines auparavant (traduction) :

Une communication directe jusqu'à Boston le long de la rivière Chaudière [...] sera d'un avantage immédiat et essentiel [...] plus particulièrement dans l'intérêt commercial de la cité de Québec, en provoquant des échanges par l'intérieur des terres avec les états du New Hampshire, du Connecticut, etc. [...] Pénétrés de ces idées, deux personnages riches et progressistes ont, depuis environ 18 mois, fait ouvrir à leurs propres frais une part considérable de la route proposée, et ils ont fait explorer et marquer le surplus jusqu'à la frontière de la Province, de sorte qu'il reste à présent tout au plus 14 lieues à ouvrir pour compléter cette importante communication... On propose de lancer une souscription, dont le succès décidera en dernier ressort de l'exécution du projet.

Nous croyons avoir cerné le nom d'un de ces bourgeois cossus et humanitaires, dans la personne de Jesse Pennoyer, arpenteur de Montréal, au reste un inconnu pour nous. Après avoir obtenu, par lettres patentes de 1802, une partie du canton de Compton, Pennoyer vint offrir au gouvernement, moyennant concession d'autres terrains de la Couronne, de tirer la ligne d'une route depuis la frontière américaine, dans le canton de Hereford, jusqu'à la Chaudière, en débouchant à travers Thetford et Broughton, jusqu'à Sainte-Marie. Le mérite de l'idée revenait bien plus à nos deux Américains de 1792, et leur tracé devait être visible encore. Le Conseil exécutif du Bas-Canada étudia tout de même la requête, le 23 avril 1806¹⁵, et consentit d'abord

à la demande à lui faite. Pennoyer fit l'inspection suggérée, avec cinq hommes, dont un arpenteur, et remit son rapport au Conseil le 24 août. Mais le trajet marqué d'abord apparut trop difficile et le Conseil proposa un détour par le canton d'Ireland, pour aboutir, à travers la seigneurie Saint-Étienne, à la rivière Chaudière ; disons qu'on voulait traverser cette rivière à Scott d'aujourd'hui, pour emprunter ensuite la route Justinienne jusqu'à la Pointe-Lévy.

Dans ces perspectives, le Conseil exécutif, par la voix de son secrétaire, Herman W. Ryland, publia dans la *Gazette de Québec*, à quatre reprises, à partir du 9 octobre 1806, un appel d'offres pour les chemins suivants : « Depuis Québec jusqu'à la source de la Connecticut, depuis le township de Hereford jusqu'aux Trois-Rivières, depuis la ligne [frontière] de la Province pour passer à travers Hatley et frapper le chemin sur la rivière Richelieu jusqu'à Sorel ; pour achever le chemin qui s'ouvre actuellement depuis la rivière St-François jusqu'à la Chaudière ». Et on offrait aux entrepreneurs des concessions de terrain le long de ces chemins.

D'après les indications fragmentaires de Joseph Bouchette, en 1815¹⁶, les deux premières de ces routes n'en auraient formé qu'une, en définitive, puisque, parlant du canton de Compton, il dit que « la grande route de Québec » traverse le canton, puis celui de Hereford, avant de pénétrer dans le « Vermont ». Par ailleurs (p. 368), il précise, en écrivant : « La grande route qui conduit le long du St-François [rive droite] vers Trois-Rivières et Québec » . . . Il y a des chances que ce fut là la première communication (détournée) entre la ville de Québec et les États-Unis.

Quand y en eut-il une autre — celle qu'on disait en train de s'ouvrir en 1806 — et quand fut-elle terminée, entre la Chaudière et la Saint-François ? Joseph Bouchette, encore, décrivant le canton de Broughton, en 1814¹⁷, ne parle que de deux routes sortant de ce canton, l'une vers la Chaudière, à Saint-Joseph, l'autre rejoignant le chemin de Craig, dans le canton de Leeds.

Par contre, un document d'archives privées, du 12 mai 1809¹⁸, nous laisse soupçonner autre chose. Un certain B. H.

Cuthbert, *dégradé* à Sainte-Marie par l'état du chemin, écrit un petit billet pour se recommander au curé de l'endroit. C'est un officier de marine américaine (à moins qu'il ne soit un espion, ce qu'il ne dit pas, naturellement), qui s'était exilé au Canada pour laisser s'évanouir une chicane avec un de ses chefs. L'affaire étant réglée, il veut s'en retourner :

Mes affaires sont maintenant réglées et je me proposais de retourner par les bois aux États-Unis. Je suis venu ici dans cette idée, mais la route est à présent impraticable : je dois attendre. Monsieur, vous admettez vite que c'est le manque de ressources qui m'a contraint à adopter cette vilaine voie pour mon retour et j'espère que vous allégeriez mes dépenses durant mon séjour ici.

Du côté opposé de la frontière, un autre voyageur, vers le même temps, nous parle des chemins en direction du Canada¹⁹, en particulier : « A road is proposed to be opened between Hallowell and the settlements in Lower Canada through the town of Andover . . . the country has been diligently surveyed, and a good road, as it is said, may be made » . . . Cette ville ou localité d'Andover ne peut être que celle du Maine, qui est de fondation ancienne ; elle se trouve sur la ligne de direction entre Hallowell et le sud de Sherbrooke. On voit donc de quel côté le projet de route s'orientait.

Mais nous voici rendus de ce pas à l'année 1810, année remarquable par deux initiatives officielles et importantes, prises de chaque côté de la frontière, en matières de route internationale, de Québec à Boston. Malheureusement, n'étant ni concertées ni convergentes, elles ratèrent plus ou moins leurs objectifs. C'est ce que nous allons voir.

Du côté américain, sur la rivière Kennebec, si l'on en croit l'observateur que nous venons à peine de citer, il y avait un bon chemin jusqu'à Norridgewock, avec un seul pont sur la rivière, à Augusta. Pour les vingt milles suivants, les établissements devenaient très clairsemés et le *Bingham Purchase* était pratiquement inhabité sur les deux branches principales de la Kennebec. De toute évidence, il fallait la participation gouvernementale et le nerf de la guerre, pour le prolongement de la route sur une telle distance, lequel amènerait en retour le peuple-ment et l'exploitation du haut-pays.

Heureusement, il y avait, au nord du Bingham Purchase, des terres publiques non concédées et appartenant au Massachusetts ; car la *province* du Maine n'était pas encore séparée. Si la proposition de Hugh Finlay, en 1773, s'était butée à une fin de non recevoir de la part du *Commonwealth*, une requête présentée à la *General Court*, vers le début de 1810, par Nataniel Dunamer et d'autres leaders de Hallowell reçut un accueil favorable et aboutit à une résolution des deux chambres du Massachusetts, dans la forme suivante, le 3 mars 1810²⁰ :

Attendu que la fixation d'une route depuis l'établissement le plus avancé sur la rivière Kennebec, en passant sur les terres publiques jusqu'à leur extrémité nord, dans la direction du plus proche établissement sur la rivière Chaudière, aux fins d'ouvrir une communication avec Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, serait d'une grande utilité ; en conséquence, il est

Résolu, que le Gouverneur, avec l'assentiment du Conseil, soit, et il est par les présentes autorisé à désigner trois commissaires dans le but d'explorer et de marquer une route de quatre perches de largeur, à l'emplacement convenable le plus direct depuis la rivière Kennebec jusqu'à la frontière nord du Commonwealth, en direction des établissements les plus rapprochés sur la rivière Chaudière — Et les dits commissaires auront plein pouvoir et autorisation pour commencer à tel endroit qu'ils jugeront à propos, sur la rivière Kennebec dans le comté de Somerset, et de là explorer et marquer une route de quatre perches de largeur, dans la direction susdite, pour fournir ensuite un plan fidèle au Gouverneur en conseil, aussitôt qu'ils l'auront mis à point, avec une description détaillée de la dite route — Et les dits commissaires sont par les présentes autorisés à utiliser tel arpenteur et tels autres assistants qu'ils jugeront requis pour effectuer le travail susdit, et à déposer leurs comptes pour indemnité devant la *General Court*.

Résolu, qu'il soit versé aux dits commissaires cinq cents dollars pour leur permettre d'exécuter la précédente résolution, restant à rendre compte de leur honnête utilisation ; et le Gouverneur est prié d'émettre son *warrant* en conséquence sur le Trésorier.

Faisant suite à cette résolution, le gouverneur Christopher Gore désigna comme commissaire John Merrick (Planche 21), de Hallowell, Charles Turner, de Scituate, et James Stackpole, de Waterville. Ils s'adjoignirent un arpenteur, un jeune secrétaire, David Morgan, un guide indien et plusieurs porteurs²¹.

Le chef de l'expédition, John Merrick, né à Londres le 27 août 1766, avait émigré directement à Hallowell, aussitôt après son mariage, en avril 1798. Il était vite devenu un notable dans sa patrie d'adoption. On a dit de lui, après sa mort, à 95 ans, le 22 octobre 1861 : « Though he was not a native of Maine, or of America, few men have been so long, so intimately or so efficiently connected with the interests and history of their adopted state »²².

Cependant, de ce voyage pour fixer la route de Kennebec vers le Canada, le journal a été perdu, paraît-il ; et le plan ou rapport qu'on devait remettre au Gouverneur en conseil n'a pu être obtenu des archives de Boston. Heureusement, comme Merrick avait été un membre fondateur de la Maine Historical Society, en 1821, on trouve son éloge funèbre dans les procédés de la Société, l'année suivant sa mort. Et l'apologiste, avec les témoignages qu'il a pu recueillir, a reconstitué assez bien la randonnée de 1810. Nous résumons donc les cinq pages de texte qu'on lui a consacrées²³. Bien des incidents manquent au récit, même les dates de départ et d'arrivée.

Quand l'expédition eut atteint la frontière du Canada, ayant exécuté sa mission, les deux autres commissaires, l'arpenteur et les assistants, avec les provisions, rebroussèrent chemin aussitôt, laissant John Merrick, son secrétaire et le guide indien se rendre à Québec, avec quelques victuailles ; et on les assura qu'on leur en laisserait en dépôts sur le chemin, pour le retour.

Merrick avait reçu une lettre d'introduction au gouverneur James Craig, par un nommé R. H. Gardiner, une ancienne connaissance. Pour cette raison, il fut gentiment accueilli à Québec, invité même par le Gouverneur à un dîner et à une chevauchée avec des dames de la *haute*, aux chutes Montmorency, ce qui le jeta dans l'embarras, à cause de l'état pitoyable de ses vêtements.

Ayant fait valoir l'objectif de sa mission et réglé ses affaires, Merrick repartit avec ses deux comparses au bout d'une semaine. À leur grande consternation, ils découvrirent que les autres commissaires ne leur avaient rien laissé comme provisions, malgré leur promesse. C'était là mesquinerie de l'un d'eux, prétendant qu'ils ne pouvaient exposer à la perte ce qui était la propriété

de l'état. Or, leurs victimes n'avaient, à trois, que quelques biscuits à soupe et un peu de fèves, cela pour plusieurs jours de pénible trajet. Ce que voyant, le guide indien, plus libéral que l'américain en question, refusa sa part et dit aux autres : « Non, non ! Donnez-moi simplement un hameçon ; moi, sauvage ! » Et il prit son bord, dans la forêt. Merrick termina tout de même en bonne forme son long voyage. Il y avait consacré six semaines, couchant à la belle étoile vingt-et-une nuits, dont dix-sept avec de la pluie. Il reçut comme dédommagement, en salaire et frais de voyage, ainsi que ceux de ses compagnons, l'énorme allocation de \$700.

Il avait été le premier personnage officiel à inspecter et marquer sur le sol le trajet dont on rêvait depuis longtemps et que les autres explorateurs s'étaient contentés de marquer approximativement sur des cartes, en circulant par les voies d'eau traditionnelles. Ce mérite n'était pas mince. Encore ne put-il en jouir que longtemps après. Et, lorsque la route proposée sera enfin un fait accompli, il se trouvera quelqu'un pour lui attribuer une part du crédit. En 1833, un voyageur anglais, venant à passer par là et publiant ensuite une carte en rapport avec son voyage : « Map of the British North American Provinces and adjoining states », donnera le nom de « Merrick's Road » à la section américaine de la route Chaudière-Kennebec²⁴. Un peu plus tard, après le règlement du conflit de la frontière entre Québec et le Maine, un des commissaires, A. Wells, signalera sur sa carte un endroit dénommé « Merrick's Post », situé dans les sources de la rivière Penobscot²⁵.

Ce qui devait empêcher l'exploration de Merrick de mûrir son fruit, ce fut, bien sûr, peu après, la guerre intempestive de 1812-1815 entre le Canada et les États-Unis. Mais, de façon plus immédiate, ce fut une autre entreprise de chemin, dont l'administration du Bas-Canada faisait justement les frais, en 1810, et dont le gouverneur James Craig lui-même s'était constitué le promoteur ; il s'agissait du « chemin de Craig ».

Cette fois, l'objectif n'était plus surtout de percer la frontière américaine par une route, dont le bénéfice du côté canadien restait problématique, mais de rejoindre et de rapprocher de Québec les nouveaux colons, loyalistes pour la plupart, établis

dans les cantons frontaliers. Même s'ils avaient un débouché rudimentaire jusqu'au Saint-Laurent par une route le long de la rivière Saint-François, ce long périple les retenait isolés pratiquement de la ville de Québec, et celle-ci ne pouvait bénéficier de leurs productions agricoles, alors que l'alimentation était rare et coûteuse, paraît-il, dans la région.

Il s'agissait donc d'ouvrir un chemin de raccourci et le tracé le plus commode, dans le temps, parut être celui qu'avait marqué l'arpenteur Joseph Kilborne, aux frais de Joseph Frobisher, le chef des associés du canton d'Ireland. Craig voulut le parfaire et le rendre carrossable. *La Gazette de Québec* du jeudi, 2 août 1810, annonçait la nouvelle ²⁶ :

Mardi dernier au matin, des parties des différents Régiments de cette garnison, au nombre d'environ 200 hommes, sont traversés la Rivière (i.e. le Saint-Laurent) afin d'aller ouvrir un chemin depuis St-Gilles à travers les townships de Leeds, Inverness, [Ireland], Halifax, Chester et Tingwick jusqu'à Shipton sur la rivière Saint-François. Le chemin à Shipton communique avec d'autres chemins vers les États-Unis, et nous apprenons que par cette route le voyage à Boston sera fait en bien moins de temps qu'auparavant. Ce chemin donnera aussi aux établissements sur la rivière St-François et dans les townships voisins une communication aisée avec le marché de Québec.

C'étaient 75 milles de chemin, depuis Lévis, en face de Québec, ou 60 milles depuis les derniers défrichements dans Saint-Gilles. Le chemin se construisit avec un bel entrain, terminé avant le 1er novembre 1810. Dès l'automne, il y passa des centaines de bestiaux à boucherie. Le 14 janvier suivant, un hôtelier entreprenant de Québec, Josiah Stiles, lançait un service de diligence, en cariole, une fois par semaine. C'était la première liaison officielle en voiture entre Québec et Boston, 270 milles. Elle ne put fonctionner que jusqu'à la fonte des neiges, au printemps de 1811. Ensuite le dégel rendit le chemin de Craig impraticable pour les voitures à roues et des arbres tombés obstruèrent bientôt complètement la circulation.

Stiles, voulant reprendre son service, l'hiver suivant, demanda en vain l'aide de la Législature pour faire nettoyer le chemin ²⁷. Mais ni les autorités ni encore moins les particuliers ne s'en préoccupaient. En 1817, aucun travail sérieux de répa-

ration n'avait été fait, à ce qu'il semble²⁸. Les habitants de Compton, Stanstead et autres cantons de l'Est s'adressaient au gouvernement, le 5 juillet de la même année, pour obtenir un autre chemin vers Québec, parce qu'ils étaient alors obligés de porter leurs produits à une distance deux fois plus grande, aux ports américains²⁹. Plus tard, on soulignera cette lacune du chemin de Craig³⁰ : « It was afterwards neglected ; and the road became so much overgrown, that it would have required clearing again to be useful ». En somme, ce chemin n'avait guère répondu à l'attente, peut-être présomptueuse, qu'on avait fondée sur lui. Mais, lors de sa construction, il avait temporairement détourné l'attention de la liaison Chaudière-Kennebec.

RÉFÉRENCES

- 1 Thomas Pownall : *A topographical description of such parts of North America* . . . London, 1776, p. 23.
- 2 *Documentary history of the State of Maine*, vol. XIII, page 390.
- 3 *Sprague's Journal of Maine History*, Dover-Foxcroft, vol. XIV, no 2, April-June 1926, pp. 63-89.
- 4 Massachusetts Archives, Boston, vol. 243, fol. 85-95.
- 5 Archives publiques du Canada, Série S, *Roads and Bridges*.
- 6 *Ibidem*, Land Petitions.
- 7 Archives du Séminaire de Québec, livre c-35.
- 8 Archives publiques du Canada, Série B, vol. 26, p. 54.
- 9 À moins qu'il en ait fait deux rédactions, l'original serait à la fois au British Museum (Haldimand Paper, Add. MSS, 21,686, pp. 47-54) et aux Archives de Washington (*National Archives Accessions*, no 35, accession no 2907). Les Archives publiques du Canada en ont une transcription. Et l'on doit ajouter que ce journal particulier, faisant partie d'un plus étendu, a été publié par Frank H. Norton : *Journal kept by Hugh Finlay . . . during his survey of the Post Offices*, Brooklyn. 1867, pp. 3-13.
- 10 *American Archives* (Peter Force, ed.), Fourth Series, vol. III, 1775, col. 1084.
- 11 *Ibidem*, col. 1353.
- 12 Archevêché de Québec, cartable Sainte-Marie I. Le terme de « bostonnais », datant de l'invasion de 1775, était encore en usage dans la région et n'avait pas encore été supplanté par celui d'*Américains*.
- 13 APC. « Plan of Part of the Province of Lower Canada [. . .] compiled [. . .] in the latter part of the year 1794 & early part of the year 1795,

- by Mess.rs Samuel Gale & John B. Duberger »... Original : 4 milles au pouce, 111 x 44. Aussi reproduction lithographique, à dimension réduite dans *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818*, Ottawa, 1915 (à la fin).
- 14 John C. Ogden, *A tour through Upper and Lower Canada*, Wilmington, 1800.
- 15 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 16 Joseph Bouchette, *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815, *passim*.
- 17 *Ibidem*, page 595.
- 18 Archives de la fabrique de Sainte-Marie, Papiers Villade.
- 19 Edward Augustus Kendall, *Travels through the Northern Parts of the United States in the years 1807 and 1808*, 3 vol., New York, 1809 ; vol. III, pp. 46ss.
- 20 *Resolves of the General Court of the Commonwealth of Massachusetts, 1806-1810*, p. 448.
- 21 James William North, *History of Augusta*, Augusta, Maine, 1870 : pp. 402ss.
- 22 Richard Herndon, *Men of Progress, State of Maine*, Boston, 1897 : p. 523.
- 23 Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. VII, pages 389-393 : « Notice of John Merrick », by Rev. Daniel R. Goodwin.
- 24 Adam Ferguson, *Practical notes made during a tour in Canada and a portion of United States*, London, 1834.
- 25 « Map of the Southern Boundary of the Province of Canada [...] settled conventionally with the United States by the Treaty of Washington in 1842 »...
- 26 Autres références pour l'histoire du chemin de Craig : Ivanhoé Caron, *La colonisation de la Province de Québec — Les Cantons de l'Est, 1791-1815*, Québec, 1927 : pp. 220-225 ; Joseph Bouchette, *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815 : page 591 ; *La Gazette de Québec*, 1er novembre et 31 décembre 1810, 10 janvier, 7 février, 21 mars 1811.
- 27 APC, Série S, Roads and Bridges, 8 novembre 1811.
- 28 Joseph Samson, *Sketches of Lower Canada [...] during a tour to Quebec, In the month of July, 1817*, New York, 1817, 302-XVI pages : p. 136.
- 29 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 30 *The Northern Traveller and Northern Tour...*, Harper, New York, 1830 : p. 236.