

CHAPITRE XIII

PROGRÈS DES CHEMINS OUTRE-FRONTIÈRE

Lentes étapes de la voirie — Documents traitant des communications le long de la Kennebec : Shirley (1754), Finlay (1773), Pownall (1776), Allen (1792), Coffin (1796-1800) — Immobilisation au Bingham's Purchase — Déblocage en 1817 par une loi du Massachusetts — La route sera à l'ouest de la Kennebec — Demande de colons pour Moose River — Construction d'un moulin et d'un pont — Samuel Holden, premier colon, en 1819 — Ensuite Jackman — Reconnaissances militaires de la frontière — Après l'indépendance du Maine (1820), le Massachusetts conserve des terres publiques.

La colonisation dans le Maine, en remontant le long de la rivière Kennebec, a été longtemps tributaire de la situation militaire, de la guerre franco-indienne. Nous l'avons laissé entendre dans un chapitre précédent. De même aussi la construction des chemins. Voici comment un historien régional décrit les étapes de l'ouverture des routes dans le Maine — ce qui n'est pas pour autant une méthode différente d'ailleurs ¹ :

La première communication par terre vers un nouvel établissement se fait habituellement par un sentier « plaqué ». Sur le parcours à effectuer, les arbres sont marqués à la hache, de chaque côté, en enlevant une parcelle d'écorce, à des distances telles que les plaques puissent se voir aisément d'un arbre à l'autre ; le sous-bois est aussi dégagé quelque peu, pour qu'un homme puisse y passer avec un havre-sac. Ces opérations de plaquage et d'émondage requièrent deux journées d'homme au mille. Le sentier sert parfois en cet état deux ou trois ans. L'opération suivante consiste à ouvrir suffisamment la voie pour qu'une bête de somme puisse y passer en été et des traîneaux attelés en hiver ; cela représente quatre journées d'ouvrage au mille. On appelle cela un chemin d'hiver, qui peut servir encore deux ou trois ans. Enfin, avec environ six journées par mille à

construire des petits ponts et des chaussées, en supprimant les obstructions, il devient un passage rudimentaire pour les chariots légèrement chargés... Il s'écoule souvent vingt ans entre le moment où les colons se mettent à l'ouvrage sur un tracé déterminé et le temps où les voitures peuvent y passer en sûreté. La route de Norridgewock à Waterville s'est établie de cette façon...

Resterait à voir quelles ont été les premières routes construites, de cette façon ou d'une autre, parfois sous des initiatives privées et au petit bonheur. Nous n'avons pu voir toutes les sources locales susceptibles d'éclairer le tableau. Mais nous avons réperé certaines pièces de l'échiquier, en retenant bien, comme donnée de base, que la navigation possible et relativement facile de la Kennebec, aussi haut qu'Augusta et même Waterville, exerçait une prédominance incontestée sur les chemins primitifs.

La première mention d'une route carrossable se rattache à l'histoire du fort Halifax, construit en 1754, et se trouve dans un extrait du message du Gouverneur Shirley à la Chambre du Massachusetts, le 18 octobre² : « I caused a road of communication between Cushenoc [Augusta] and Fort Halifax [Winslow] to be cleared for wheel carriages, and transportation in one day will be rendered practicable ». C'était une route de 17 milles de longueur environ. Mais il est rapporté ailleurs qu'elle était bien mauvaise en hiver. Elle était quand même à l'origine de celle qui existe encore là aujourd'hui, même si elle a pu être abandonnée temporairement par la suite.

Hugh Finlay, maître de poste à Québec et inspecteur des routes postales en Amérique du Nord, effectua un voyage, du 13 au 30 septembre 1773, dans le but de reconnaître la possibilité d'établir une route postale entre la ville de Québec et celle de Boston. Il écrit dans son journal³ :

25 septembre ... En face de cette pointe (de Norridgewock) la Kennebec reçoit un affluent venant de l'ouest ; sur ses rives nous vîmes plusieurs meules de foin, premiers indices d'occupation que nous eussions aperçus, mais nous ne pûmes déceler ni hutte ni maison .. De cette place jusqu'aux premiers habitants, il y a 10 milles. Nous continuâmes notre route [en canot d'écorce] et arrivâmes à un groupe de belles habitations ... Le capitaine Jonathan Oak... me révéla que, de sa maison jusqu'à Swan Island, à l'embouchure de la Kennebec, on avait

mesuré 78 milles. La région est toute nouvelle, n'ayant pas de chemins ouverts, mais seulement des sentiers à travers bois, d'habitation en habitation... La campagne s'établit rapidement et il n'est que raisonnable d'imaginer que des grands-chemins s'ouvriraient avec le temps, par lesquels on aura une communication facile de Norridgewock à Brunswick. De cette dernière place on peut aller à cheval déjà jusqu'à Falmouth, dans la baie de Casco, où se trouve le dernier bureau de la poste en Nouvelle-Angleterre et le plus rapproché de Québec... Les terres de la Kennebec sont la propriété de quelques Messieurs connus sous le nom de la Plymouth Company; ils n'accorderont aucun appui à l'ouverture de ce chemin. Et je tiens de bonne source que l'Assemblée [du Massachusetts] n'allouera pas un chelin en vue d'établir un chemin dans cette direction vers le Canada. Le public proteste en disant : Que la Plymouth Company améliore sa propriété en ouvrant des chemins ! Pourquoi le peuple contribuerait-il à donner de la valeur à leurs biens ?

Cette absence apparemment totale de chemins, en 1773, selon Finlay, n'apparaît guère corrigée en 1776, lorsque l'ancien gouverneur du Massachusetts (en 1757), Thomas Pownall, nous livre sa propre version des choses ⁴ :

... À considérer ensuite la rivière Kennebec comme une route vers Québec, on a dit au lecteur, d'abord, que des sloops chargeant jusqu'à 90 tonneaux peuvent remonter jusqu'aux chutes de Cushnoc [Fort Western, Augusta], environ 30 milles de Small Point [près de Bath]. De là, jusqu'au fort Halifax, près des chutes Taconnet [Winslow], 17 milles, il y a une bonne route de charrette. Ensuite il y a moyen de naviguer avec des chaloupes d'une certaine dimension, jusqu'à interruption par les chutes et rapides en aval de Norridgewock. Là, tous les bagages doivent être de nouveau portagés; mais une route de charrette pourrait s'établir entre les côteaux et la rivière. Un demi-mille au-dessus de Norridgewock recommencent de longs et forts rapides; mais, encore une fois, une bonne route pourrait être conduite jusqu'aux abords du grand portage (« the Great Carrying Place »). Ensuite le sentier des sauvages s'éloigne à l'ouest de la rivière, environ quatre milles et demi dans les terres, jusqu'à un lac d'environ trois quarts de mille de longueur; il y aurait moyen encore de faire une bonne route...

Voici maintenant les observations faites en 1792 par un pionnier de la localité de Farmington, Maine, William Allen ⁵ :

Je n'avais aucune connaissance personnelle des hommes et des choses du Maine, jusqu'à ce que je vins de Martha's Vineyard, dans la famille de mon père, en septembre 1792, pour

m'établir dans une forêt, à l'extrême limite du territoire qui fut plus tard compris dans le canton de Farmington. Nous vîmes par eau jusqu'à Bath, où nous fîmes un court arrêt... Nous naviguâmes jusqu'au détroit dominant l'île au Cygne (Swan Island). Alors, avec une partie de la famille, nous vîmes jusqu'à Hallowell à cheval, la majeure partie du trajet étant un très mauvais chemin ou sentier, d'où partaient d'autres sentiers, sans indicateurs de direction, au point que nous crûmes nécessaire de nous procurer un guide qui nous montrât quand et où rejoindre la traverse de la rivière. Nous ne croisâmes que quelques maisons après avoir laissé Pownalborough, traversâmes la rivière Worromontogus sur un pont long et branlant et enfin la Kennebec, à Hallowell, sur un ferry-boat, faisant nager le cheval à côté du bateau. Il n'y avait alors qu'une douzaine de maisons dans le village de Hallowell.

Mais d'autres colons se trouvaient déjà établis plus haut sur la rivière. C'est encore dans une ancienne relation qu'on en trouve l'affirmation, en rétrospective, avec une allusion aux moyens de communication de ces pionniers ⁶ :

Les seuls moyens de communication et de transport pendant plusieurs années après les débuts de Norridgewock [1773] et de Canaan [1772] étaient les raquettes et les traîneaux à bras en hiver, et les chaloupes en été. Les premiers chemins n'étaient que des sentiers de bois, de maison en maison, sur les bords de la rivière... Une première route fut tracée dans le canton de Canaan, sur le versant de Bloomfield, et, traversant la rivière juste au haut des chutes [de Skowhegan], elle allait rejoindre, sur l'autre rive, Norridgewock et Old Point.

Cette route primitive rejoignant Norridgewock tenait pour une part son origine d'un moulin qui s'y trouvait déjà en 1784 ^{6a} et sur lequel comptaient les nouveaux colons de Fairfield. Par contre, leur communication avec Waterville, vers le sud, était déjà assurée. C'est ainsi qu'on eut un chemin continu de Waterville à Norridgewock dès 1785. Des déplacements et surtout des améliorations s'y effectuèrent jusqu'à 1825, où il fut définitivement fixé.

Le canton de Canaan (Skowhegan), qu'on devait traverser, dans sa partie ouest, était incorporé depuis 1783 ; et l'arpenteur Samuel Weston a dressé en 1795 un plan de ses premiers chemins, plan conservé aux archives du Massachusetts ⁷. On avait choisi, parmi les sentiers primitifs du canton, ceux qui méritaient

d'être des routes verbalisées. En avril 1793, l'avait été la route longeant la rive droite de la Kennebec, « leading from Winslow to Norridgewock ». Mais, pour y parvenir, on faisait le long détour en suivant la rivière vers l'ouest. En haut des chutes de Skowhegan, à « Moore's Ferry », on pouvait traverser au nord de la rivière et parvenir pareillement à Norridgewock par une autre route verbalisée de ce côté depuis mars 1789. On avait donc deux routes au choix pour atteindre le village de Norridgewock. À noter que ce village était jadis plus important sur la rive nord de la Kennebec, alors que c'est le contraire à présent : la section sud l'emporte ; elle voit passer chez elle la route fédérale no 2, rejointe par la route no 201A, à la sortie sud du pont. Quant à la route 201, menant de Skowhegan au Canada, elle file aujourd'hui directement vers le nord depuis la sortie du pont jusqu'à Solon, en côtoyant le lac Wesserunsett ; mais c'est un raccourci de construction assez récente, qui double la route primitive.

La traverse de la rivière Kennebec à Skowhegan, à la tête des belles chutes qui s'y trouvent, est donc très ancienne comme voie publique. Mlle Louise Helen Coburn⁸ fait remonter au 7 juin 1785 l'octroi d'un premier permis pour cette traverse, en bateau tout d'abord. Car le premier pont de péage ne fut inauguré que le 1er novembre 1809, utilisant comme aujourd'hui l'île de Skowhegan comme point d'appui. Il ne devint un pont public qu'en 1884 et fut remplacé par deux ponts en fer, en 1903 et 1904. Les facteurs géographiques et routiers rendent encore très pittoresque ce carrefour achalandé.

Pour les quelques années qui s'écoulent de 1795 à 1800, nous trouvons un excellent informateur sur les établissements et les communications vers le haut de la Kennebec dans la personne du Rév. Paul Coffin, D.D., ministre congrégationaliste, ordonné le 16 mars 1763 et décédé le 6 juin 1821, à l'âge de 84 ans, après avoir été un pasteur très actif et un grand voyageur. Il a laissé, entre autres écrits, les journaux de quatre tournées missionnaires dans le Maine, de 1796 à 1800⁹. 1796 — Après avoir noté que, 27 ans auparavant, il n'y avait pas d'habitations au bord de la rivière Kennebec au-dessus de Winslow, l'auteur note qu'en arrivant, à cheval, de Sandy River à Norridgewock,

le 23 juillet, il y trouve environ 100 familles dans le canton. L'établissement de Carritunk Falls (non pas celui de Caratunk actuel) était à plus de 20 milles plus au nord. Mais notre voyageur s'oriente vers l'aval, sur la rive droite, en s'arrêtant à Canaan (Skowhegan) et à Fairfield. La route est belle, avec vue fréquente sur la rivière ; on y remarque même des améliorations importantes.

1797, 25 septembre — Le pasteur arrive de nouveau par la vallée de la Sandy River, mais remonte d'abord au Seven Mile Brook (Madison ou Anson ?), qu'il situe à dix milles au nord de Norridgewock, sur une route qu'il qualifie d'excellente. De là il remonte à Greenfield (North Anson ou Embden ?), ce qu'il appelle « a sweet ride . . . six miles up the river ». Ensuite, il n'y a plus que le cours de la rivière, qu'il remonte jusqu'à Carritunk Falls, le Solon d'aujourd'hui, avec un guide bénévole nommé Luther Pierce. Quelques milles plus haut, il n'y a plus d'établissements. Mais on connaît bien les distances pour pénétrer aux Forks, au lac Moosehead, et même à la frontière canadienne. On va parfois chercher du blé de semence au Canada, par les rivières Dead et Chaudière.

1798, 15 septembre — Parti d'Anson, le révérend Coffin remonte à nouveau jusqu'au-dessus de Carritunk Falls, chez un nommé Ephraïm Heald. Pas question de chemins. Le 24 septembre, il est redescendu à Canaan, dont il louange la population : « Ils sont frugals, dit-il, tempérants et hospitaliers. Leurs bonnes maisons d'école et leurs bons chemins témoignent en leur faveur ».

1800, 26 septembre — Nous retrouvons le pasteur à Carritunk Falls. « C'est environ dit-il, quatre milles au-delà de la limite sud du Million Acres de Bingham . . . et 24 milles en haut de la pointe de Norridgewock ». Le 12 octobre, il signale sa traversée du pont d'Augusta, le seul dont il soit fait mention jusque là sur la Kennebec. Partout ailleurs, même à Canaan (Skowhegan), on traverse encore à gué ou en chaloupe.

Les observations, même louangeuses, du rév. Paul Coffin ne nous révèlent donc pas l'existence d'un chemin quelconque en amont d'Anson, au bord de la Kennebec. Et, s'il faut en croire

une carte de 1813, par James Whitelaw : *Map of the northern part of the United States*¹⁰, le chemin vraiment digne de ce nom s'arrêterait encore à Norridgewock, à cette date-là.

En remontant la rivière, le développement des chemins, naturellement, était tributaire des établissements. Et, tant que cela dépendit de l'initiative privée, tant que les établissements ne furent pas érigés en municipalités et confortablement peuplés, on ne pouvait s'attendre à y voir de vrais chemins roulants d'une localité à une autre. Voici, comme illustration à ce propos, un tableau statistique de la population de ces localités naissantes, de dix ans en dix ans¹¹ :

<i>Cantons</i>	1790	1800	1810	1820
Anson	264	373	633	948
Madison		180	686	881
Embden		367	351	646
Solon		38	302	468
Bingham		127	157	219
Moscow				286

Les villages jumeaux d'Anson-Madison et d'Embden-Solon ne furent incorporés qu'entre 1798 et 1809. Quant au territoire en amont, il était déjà connu sous le nom de « Million-Acre or Bingham Purchase ». C'était un immense carré d'environ 40 milles de côté, moitié à l'est, moitié à l'ouest de la rivière Kennebec, remontant jusqu'aux abords de Jackman, du côté nord, et ayant son angle nord-est en plein milieu du lac Moosehead. Sur un total de 92 cantons arpentés graduellement dans cette concession, seulement quatre ou cinq, en particulier celui de Bingham, au sud, furent jamais ouverts sérieusement à la colonisation. Le reste est demeuré en forêt jusqu'à nos jours.

Le général Henry Knox, héros de la Révolution américaine, s'était porté acquéreur de ce territoire, sans se mettre en peine de l'exploiter et sans même le payer au gouvernement du Massachusetts. En 1793, il transporta son titre à William Bingham, riche banquier de Philadelphie, qui le paya comptant, mais ne pouvait non plus s'occuper personnellement de peupler et faire valoir son domaine. Il devait même se retirer en Angleterre,

pour y mourir en 1806. En laissant l'Amérique, ses biens étant légués à ses enfants, par indivis, il leur donna un commis-comptable compétent et fiable, en la personne d'un nommé John Black, lequel s'adjoignit comme agent, en 1828, William Allen, de Norridgewock, pour compléter la vente des cantons ou des coupes de bois, jusqu'en 1856. Avant 1828, les ventes n'avaient pas suffi pour payer les salaires, dépenses et surtout les taxes pour les chemins, qui se montaient à \$5,000. cette année-là¹². Les chemins, c'était devenu depuis quelque temps, dans cette direction, l'affaire du gouvernement. Et nous avons maintenant à reprendre leur histoire, celle de la future route Maine-Québec, en reconsidérant les étapes qui ont précédé cette liaison effective.

En 1773, au nom du Canada, Hugh Finlay marque le chemin sur une carte, de façon méthodique. En 1810, le Massachusetts envoie John Merrick le marquer concrètement sur le terrain. Mais le Bas-Canada, en 1815, commence effectivement à travailler sa partie du chemin, en rasant les arbres sur la largeur de 12 pieds, à travers la forêt. Pourtant, les principaux intéressés, aux dires des observateurs des deux côtés de la frontière, étaient les Américains.

Quand ils s'en rendirent suffisamment compte et qu'ils virent les Canadiens prendre les devants, ils se décidèrent à entrer résolument dans le jeu. Il est alors intéressant de voir l'émulation pour une aussi bonne cause s'exercer le plus intensément dans le temps précis où les hautes autorités des deux pays étaient presque aux dents, à propos de la fixation des frontières entre le Maine, d'une part, et le Québec avec le Nouveau-Brunswick, d'autre part, conformément à un article non encore exécuté du traité de Gand (1814), ratifié à Washington en 1815. En tout cas, tous les historiens américains parlant de leur *Canada Road*, le prolongement du *chemin de Kennebec* canadien, font remonter son départ effectif à 1817.

À cette date-là, l'état du Massachusetts avait encore juridiction sur le district du Maine, appelé à devenir un état distinct en 1820 seulement. C'est donc la Législature du Massachusetts qui vota, le 12 juin 1817, la mesure suivante, que nous citerons intégralement¹³ :

Résolution autorisant les Commissaires pour la vente des terres publiques dans le district du Maine, à construire une route jusqu'à la frontière du Canada. RÉSOLU : Que les Commissaires pour la vente et l'établissement des terres publiques, dans le district du Maine, soient et ils sont par les présentes autorisés avec instance, à faire ouvrir et compléter sans retard une route convenable conduisant depuis les terres connues sous le nom de « Bingham's Kennebec purchase » jusqu'à la frontière canadienne, dans la ligne marquée sur un plan fait par Charles Turner, Écuyer, et autres, avec telles variations occasionnelles que les obstructions naturelles ou la convenance des lieux pourront le justifier et l'exiger ; et, à cette fin, que le Gouverneur soit et il est par les présentes autorisé, par et avec l'avis du Conseil, d'émettre son ordonnance au Trésorier de ce Commonwealth, pour toutes sommes requises à l'exécution de cet objet, ne dépassant pas cinq mille dollars. Et les dits Commissaires reçoivent pareillement autorité et mission de prendre toutes mesures jugées nécessaires dans le but d'obtenir qu'une route soit ouverte, à la suite de celle prévue dans la présente résolution, à travers les terres connues sous le nom de « Bingham's Kennebec purchase », et cela en vertu des pouvoirs accordés par la loi, dans les cours des comtés d'Oxford et de Somerset, respectivement, à moins que les gens intéressés dans le dit « Bingham's Kennebec purchase » n'adoptent eux-mêmes sans retard, pour cette fin, les mesures satisfaisantes aux dits Commissaires.

Ce document, déjà fort substantiel, appelle des commentaires. Tout d'abord, l'entreprise de la route est confiée aux Commissaires des terres publiques ; ce qui annonce par quel moyen l'affaire sera financée, au moins en principe, soit la vente des terres vacantes de l'État. Tandis qu'au Canada, le chemin de Kennebec émergeait directement au trésor public.

En second lieu, on devra utiliser le plan et suivre le tracé de route établis par Charles Turner ; mais on se souviendra que celui-ci n'était autre qu'un des responsables de la mission de John Merrick, commanditée par le Massachusetts en 1810. Non seulement en avait-on conservé le plan, à ce qu'il semble, plan que personne n'a pu retracer, une ou deux générations après, mais il est probable que le sentier primitif avait servi quelquefois déjà aux marchands de bestiaux, pour faire passer leurs troupeaux au Canada. Il s'appelait peut-être déjà « Drovers' path » ou « Drovers' road », qui sera son nom, avant de s'appeler définitivement « Canada road ».

Enfin, il est question du « Bingham's Kennebec Purchase », cette immense concession d'un million d'acres de terre, dont nous avons déjà dit quelques mots, situés sur les deux bords de la rivière Kennebec, depuis le sud du canton de Bingham jusqu'à mi-chemin, à peu près, entre les fourches de la Kennebec et la frontière canadienne. Parler d'une route jusqu'à cette frontière, c'était donc traverser de part en part cette concession et contraindre ses propriétaires à collaborer à l'entreprise.

Bien que rien ne l'ait fait pressentir jusqu'ici, il est bon d'ajouter tout de suite, si l'on tient compte des cartes contemporaines, que le tracé primitif du chemin passait sur la rive droite, à l'ouest de la rivière Kennebec¹⁴. Plus tard seulement, on verra une deuxième route parallèle, sur la rive opposée, passant à travers Caratunk, Moscow, Bingham, Solon, Madison et Canaan¹⁵.

Décidée le 12 juin 1817, l'ouverture de la route n'eut guère le temps de démarrer cette année-là. Le 17 février 1818, la Législature du Massachusetts revenait à ce problème avec plus de particularités¹⁶. L'établissement des colons sur le trajet de cette route se précisait comme objectif. On autorisait d'abord les Commissaires des terres à donner 100 acres en superficie à chacun des 15 premiers aspirants-colons qui, dans le délai d'un an, commenceraient à s'installer au bord de la route, dans la région de Moose River. Puis on allouait aux mêmes Commissaires une somme de \$500. pour faire construire, en dedans de deux ans, un moulin à scie et à farine, avec écluses, au confluent du ruisseau Hale et de la rivière Moose. Non seulement les constructeurs, choisis soigneusement par les Commissaires, bénéficieraient de la subvention ; mais, en vertu de la dite résolution et d'une autre venue la compléter, en 1819¹⁷, ils resteraient les usufruitiers du moulin, avec jouissance gratuite de 50 acres de terre à l'entour, compris le lit du cours d'eau.

Pour s'acquitter de leur mandat, en 1818, les Commissaires firent d'abord marquer le trajet de la route à travers le Bingham's Purchase. Ce fait sera révélé dix ans plus tard¹⁸, quand la Législature du Maine accédera à une réclamation tardive de « Caleb Jewett and others, the Committee who located the Canada road through Bingham's purchase, in the year of our Lord

one thousand eight hundred and eighteen ». On leur accordera \$162.33, « provided that the said Jewett and others shall not have any claim on Massachusetts, hereafter, for one third of the amount of their whole claim on said Commonwealth ». Cette dernière condition laisse implicitement supposer que ces inspecteurs avaient marqué encore plus long de route, vraisemblablement tout le trajet jusqu'à la frontière canadienne.

De bonne heure aussi, soit le 2 mars de la même année 1818, les Commissaires avaient fait imprimer une affiche intitulée : « Public Lands in the District of Maine for settlement »¹⁹, pour inviter leurs compatriotes à se prévaloir de l'offre gratuite de 100 acres, pour les premiers colons à s'installer sur la route du Canada. Ils ajoutaient : « On this road, settlements may be made within one hundred miles of Quebec, sixty miles of which is through a settled country, that is frequently travelled with waggons in one day . . . contract is made for building a bridge over the Moose River, which is the only . . . water obstruction to the traveller, from Kennebec to Canada ». Le pont s'achèverait en juillet ou en août suivant et le gouvernement faisait les frais d'érection d'un moulin à scie et à farine près de l'établissement prévu pour cet endroit.

Les résultats prirent du temps à se concrétiser. Le premier brave à se risquer fut Samuel Holden, le pionnier de la localité devenue par la suite Moose River Plantation²⁰. Originaire de Groton, Mass., mais fixé à Anson, Maine, où il élevait une famille de onze enfants, il partit de cette dernière place avec sa femme, le 4 mars 1819. Pour arriver à Moose River, ils firent 53 milles sans voir d'habitations et la majeure partie du trajet en raquettes. Rendus à destination, ils élevèrent une hutte de bois rond, couverte d'écorce, qui brûla dès le premier mai suivant, avec tous leurs effets et provisions. Et, **n'eût été l'abondance** de la chasse et de la pêche, ils n'auraient pu subsister. Mais bientôt, avec les produits de la terre et ce que les voyageurs allant au Canada ou en revenant leur laissaient, en retour de leur hospitalité, ils prirent le dessus. D'autres colons vinrent d'ailleurs les rejoindre. Quelques-uns, dont Asa Churchill et Jim Jackman, de Solon, fondèrent une autre localité (Jackman Plantation), à quelque distance au sud de Moose River. Les deux

villages se sont rejoints maintenant et ne paraissent plus être qu'une même agglomération, assez prospère, peuplée en partie par des Canadiens d'origine.

En ces années-là, on s'affairait de part et d'autre à fixer la frontière entre le Maine et Québec, en conformité de l'article V du traité de Gand (1814), c'est-à-dire à la « hauteur des terres » entre les deux versants du Saint-Laurent et de l'Atlantique. À travers les montagnes de cette frontière, ce n'était pas une chose tellement facile.

En 1819, un certain capitaine Partridge, des ingénieurs militaires américains, est censé avoir inauguré l'opération et dressé un rapport intitulé : « Report of a Survey of Canada Road ». Mais ce que nous avons trouvé de plus approchant, c'est un relevé des altitudes, à 39 stations différentes, depuis la Pointe-Lévi, en face de Québec, jusqu'à Hallowell, Maine, en suivant la nouvelle route²¹. Il n'y a aucun détail ni allusion à la route elle-même ; mais le rapport de cette opération si vraiment il y a en eut un, doit être dans le dossier du traité de Gand, aux Archives nationales de Washington.

La même année 1819, mais à l'automne, l'arpenteur Colin Campbell entreprenait l'examen du territoire, au compte de Sa Majesté Britannique²². Partant de Saint-Andrews, N.B., à la fin de septembre, il rejoignit et remonta la rivière Penobscot jusqu'au mont Katahdin. Il gravit ce plus haut sommet du Maine et y fit des observations. La saison étant trop avancée pour continuer les opérations de ce côté-là, il congédia son escorte et gagna seul la rivière Kennebec à travers les terres, espérant pouvoir la remonter par le nouveau tracé de chemin. À Anson, il rencontra un conducteur de bestiaux revenu depuis peu de jours de Québec. Celui-ci le prévint qu'il ne pourrait pas franchir la rivière Dead, 42 milles plus haut, à cause de la glace en formation. Sur quoi Campbell retourna pour l'hiver à Saint-Andrews. Le 7 mars 1820, il était prêt à repartir et revint à Norridgewock par terre . . .

. . . d'où nous avons remonté le chemin de Québec jusqu'à ce qu'on appelle communément la hauteur des terres, située entre les rivières Kennebec et Chaudière. Jeudi, le 23 mars, nous avons rencontré à la rivière Dead un groupe de vieux chasseurs,

avec lesquels j'ai parlé longuement sur le partage des eaux [...]. À notre arrivée sur la hauteur, le 29 mars, nous trouvâmes du bois franc rabougri [...] ressemblant à celui de Mars Hill. L'orientation du chemin, là où il franchit le sommet, est presque nord-ouest et cela depuis les derniers trois milles [...]. Sur la crête se trouve un gros bouleau, placé dans le chemin, à l'endroit qui semble le plus élevé ; il est marqué par les arpenteurs canadiens et américains comme le point de départ pour les mesures de chaque côté, sur le nouveau chemin de Kennebec à Québec. Nous nous mîmes à explorer latéralement à partir de cet arbre [...]. À quatre milles au nord-est de cette borne, nous avons rejoint la ligne plaquée par les conducteurs de bestiaux vers le Canada. Encore là, sur le sommet, un arbre couvert d'une grande quantité de noms et appelé « the Old Boundary »...

Cette dernière phrase de Colin Campbell est révélatrice : non seulement on a adopté un autre tracé pour le chemin nouveau ; mais l'ancien chemin des conducteurs de bestiaux a vu passer bien des gens, y compris ceux qui ne savaient pas signer, suivant la majorité des cas.

Un peu plus tard, en juin, juillet et août 1820, un arpenteur du côté américain, nommé M. H. Loring, faisait pour sa part une autre reconnaissance de la hauteur des terres²³ et en fournissait le rapport avec un beau plan particulier du chemin²⁴, depuis Moose River jusqu'au versant canadien (Planche 23). Le pont de la Moose River est indiqué. Environ deux milles plus haut, on aperçoit « Holden's House ». Après avoir franchi la « Bald Mountain Ridge », il y a trois branches successives de la rivière Penobscot ; finalement, le « Monument » de la frontière. Le Rapport précise à ce propos : « an effigy intended perhaps to indicate the highland dividing the Penobscot and Du Loup »...

Le 15 mars 1820, le district du Maine se séparait juridiquement du Massachusetts. Le changement de régime devait reléguer temporairement le projet de route vers le Canada au second plan des préoccupations gouvernementales. Mais ce projet était relié depuis son origine, nous l'avons vu, à la politique d'appropriation des terres publiques. Or, le Massachusetts, en laissant se constituer l'état du Maine, ne lui abandonnait de ces terres vacantes que la moitié, par indivis, laissant à une commission conjointe le soin d'en effectuer les arpentages puis la répartition

entres les deux états. À la fin de 1827, cinq partages successifs avaient déjà eu lieu. C'est pourquoi, à la reprise des travaux sur la route du Canada, on verra encore le Massachusetts collaborer avec le Maine.

RÉFÉRENCES

- ¹ William Allen, *The History of Norridgewock*... Norridgewock, 1849, 252 pages : 132s.
- ² Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. 7, p. 175.
- ³ *Journal kept by Hugh Finlay, Surveyor of the Post Roads on the Continent of North America*, Brooklyn, publ. by Frank H. Norton, 1867, XXV-94 p. : 13-15.
- ⁴ Thomas Pownall, *A topographical description of such parts of North America as are contained in the (annexed) map*, London, 1776, pages 22 et 23.
- ⁵ Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. 7, pp. 274-275 : « Now and then », by William Allen.
- ⁶ J. W. Hanson, *History of the old towns of Norridgewock and Canaan... from their early settlement to the year 1849*, Boston, 1849, pp. 312s.
- ^{6a} William Allen, *opus citatum*, p. 134.
- ⁷ Reproduit par Louise Helen Coburn dans *Skowhegan on the Kennebec*, Skowhegan, Maine, 1941, p. 408.
- ⁸ *Ibidem*, p. 413.
- ⁹ Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. 4, pp. 235-405.
- ¹⁰ Archives du Séminaire de Québec, Tiroir des cartes 220, no 5.
- ¹¹ Moses Greenleaf, *A survey of the State of Maine...*, Portland, 1829, p. 147.
- ¹² W. Allen, « Bingham Land », Maine Hist. Society, *Collections*, Ser. I, vol. 7, pp. 353-360.
- ¹³ *Resolves of Massachusetts*, vol. VII, page 422.
- ¹⁴ *American Atlas*, par Cary & Lea, éd., Philadelphie, 1822 et 1827.
- ¹⁵ *A new universal Atlas*, par Mitchell, Philadelphie, 1853.
- ¹⁶ *Resolves...*, vol. VII, pp. 512-513.
- ¹⁷ *Ibidem*, p. 713.
- ¹⁸ *Acts and Resolves of Maine*, 1828, ch. XXXVI (p. 798), approved by the Governor, February, 18, 1828.
- ¹⁹ Un exemplaire de l'affiche se trouverait au Bowdoin College, Brunswick, Maine, selon un article paru dans *Sprague's Journal of Maine History*, Dover, Maine, vol. VIII, juin 1920, pp. 36s.

- 20 Cf. « Jackman and the Moose River Region », par Grace N. Sterling. dans *Sprague's Journal of Maine History*, vol. 3, juillet 1915, pages 55-72.
- 21 Maine Historical Society, Portland, Me. : Atlas drawer D. Map 4.
- 22 National Archives, Washington : State Department, Northeastern Boundary, Treaty of Ghent, 1814, Art. V, Envelope 2, Folder 1 : Appendix to Reply of British Agent, pp. 105ss, with a sketch.
- 23 *Ibidem*.
- 24 Maine Historical Society, Portland, Me. : Atlas Drawer D, maps 12 and 13.

CHAPITRE XIV

LE BAS-CANADA FAIT SA PART

La guerre finie, on repense aux voies de communication et on les confie à trois Commissaires — Une route de 25 milles par 12 pieds . . . — Joseph Bouchette et la nouvelle route — On y fait passer des bestiaux — Une forte subvention en 1817 — Tracé de 1815 rectifié — Embranchement vers la rivière Penobscot — Entrepreneurs à l'œuvre à partir de 1818 — Appréhensions de Bouchette — Entrée en scène d'Antoine-Charles Taschereau — Loi spéciale de 1825 et sa mise en œuvre — On fait d'abord les ponts — Voie ouverte un hiver — La première voiture à roues en 1830 — Inauguration du tourisme.

La guerre anglo-américaine de 1812-1814 venait à peine de prendre fin et le traité de paix n'était pas encore conclu, que le Bas-Canada, moins affecté, il est vrai, que le Haut-Canada, reprenait son activité normale. À l'ouverture de la session, le 24 janvier 1815, le gouverneur général, Sir George Prévost, dans le discours du trône, disait à la Chambre des représentants : « Je recommande aussi à votre attention l'amélioration des communications en cette Province »¹.

Le premier mars suivant, la Chambre recevait la communication officielle de la paix conclue et le Gouverneur, dans son message, lui recommandait de « renouveler la Correspondance qui subsistait avant le Commencement de la Guerre, entre cette Province et les Territoires adjacents du Gouvernement Américain »².

Répondant explicitement à la première recommandation, implicitement à la seconde, la Chambre discutait et votait une loi intitulée : « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province »³. C'était la première fois que l'on votait, à

même les fonds publics, un budget pour les chemins de la Province. Auparavant, on s'était servi, à l'occasion, du produit de la vente des terres de la Couronne, autorisée par le Gouverneur. En 1815, 2,250 louis étaient ainsi alloués au district de Québec, pour de nouveaux chemins et ponts, « sous la direction de trois commissaires . . . qui seront nommés et appointés à cet effet par le Gouverneur » . . .

C'est une proclamation de l'Administrateur, Sir Gordon Drummond, du 7 juin 1815⁴, qui désignait les trois commissaires : Jean-Thomas Taschereau, président ; Jean-Baptiste d'Estimauville, grand-voyer, secrétaire, et Michel-Louis Juchereau-Duchesnay. Huit jours plus tard⁵, ils publiaient un avis, annonçant qu'ils entendraient les suggestions ou réclamations au bureau du Grand-Voyer, 17, rue Sainte-Famille, à Québec, les vendredis et samedis de chaque semaine.

Les Commissaires formulèrent un rapport à l'Administrateur en Chef, en août suivant⁶, disant, entre autres choses, qu'une requête de plusieurs citoyens du district de Québec leur a été présentée, pour l'ouverture d'un chemin depuis les derniers établissements de la paroisse Saint-François de Beauce, sur la rivière du Loup, en direction de la rivière Kennebec. Les Commissaires jugeaient la suggestion opportune et recommandaient à l'Administrateur l'appropriation de 250 louis à cette fin. Ayant obtenu l'approbation du projet, ils soumièrent ensuite une ébauche de contrat et publièrent enfin un appel d'offre dans la *Gazette de Québec* du 31 août 1815.

Le fait que Jean-Thomas Taschereau, député du comté de Dorchester et seigneur de Sainte-Marie de Beauce, était le président de la commission gouvernementale ne devait pas être étranger au fait qu'on attribuait une priorité soudaine et générale au vieux projet de route Chaudière-Kennebec. Bien plus, et sans même attendre l'échéance fixée pour la remise des soumissions, c'est le même Jean-Thomas Taschereau qui signe devant notaire, à Sainte-Marie, le 13 septembre 1815, l'entreprise des travaux, avec un nommé Ezra Dorman, du canton d'Ascot, pour la somme de 250 livres courant de la Province⁷.

Dans le contenu du marché, rédigé en anglais, il est spécifié que le dit Ezra Dorman . . .

... agrees and binds himself with and towards the said commissioners to trace and cut the trees of twenty five miles of the said road from the last settlement near the River du Loup in the said Parish of St. François leading towards the river Kennebec in as straight a line as circumstances and situation may permit, the said trees to be cut down near road low enough for carriages to pass over and cleared away from the road to the extent of twelve feet in breadth and to complete and deliver the whole of the said road in a perfect state to the said commissioners... before the last day of the ensuing month of December...

Jean-Thomas Taschereau, au nom des Commissaires pour les Communications intérieures, soumit leur rapport à la Chambre en session, le 31 janvier 1816⁸. Le « Chemin depuis la Rivière du Loup dans la Paroisse St-François et conduisant vers la Rivière Kennebec, de la longueur de 25 Miles, a été coupé de la largeur de douze pieds ».

Si pauvre et primitif que fût ce chemin, on pouvait déjà le mettre sur les cartes et même en tirer un certain parti d'utilité. C'est même à se demander si on ne l'avait pas arpenté et marqué sommairement durant la dernière guerre, pour parer à toute éventualité. Le nouveau chemin est mentionné à la fois sur la grande carte et dans le livre que Joseph Bouchette publia à Londres, en 1815, mais qu'il avait préparés dès 1814, sinon auparavant. Sur sa carte⁹, l'Arpenteur général du Bas-Canada donne, sous forme de graphique, le tableau des distances entre Québec et : la rivière du Loup : 60 milles ; « Moose River : 97 ; the Forks of the Kennebec : 121 ; the upper settlements of the Kennebec : 133 ; Hollowell : 200 ; Boston : 370 »¹⁰.

Mais, dans son ouvrage accompagnant la carte de 1815¹¹, Bouchette est loin de se montrer sympathique à l'ouverture du chemin de Kennebec :

La Chaudière, quoique d'aucune utilité pour les communications par eau, exige cependant quelques remarques, en ce qu'elle indique une route par où l'on pourrait toute l'année avoir accès dans le territoire Américain, comme on pourrait de là passer dans le Bas-Canada. De Québec, le long de la rive orientale, il y a une excellente route l'espace d'environ 50 milles, et de là une passablement bonne qui continue jusqu'à la Rivière du Loup, où se terminent à présent les établissements Canadiens.

Les premiers établissements sur la rivière Kennebec, dans l'enceinte de la frontière Américaine, sont à 70 milles de ceux qui sont sur la Rivière du Loup ; le pays entre ces établissements est montagneux, entrecoupé de rivières et de petits courants d'eau, et partout dans l'état de nature ; la chaîne de montagnes n'est pas si étroitement liée qu'il soit impraticable, ou même difficile, d'ouvrir à travers les défilés qui les séparent (une route qui ouvrirait une communication libre de l'État de Massachusetts au Bas-Canada. Avant la dernière guerre, le gouvernement de cet état avait nommé des commissaires pour faire une route depuis les établissements sur le Kennebec jusqu'aux hauteurs qui partagent les deux territoires ; si ce plan est mis en exécution, il ne restera plus qu'une distance d'environ vingt milles jusqu'aux établissements Anglais sur la Rivière du Loup. La facilité avec laquelle on peut établir cette ligne de communication, et son achèvement du côté des états Américains, mériteraient une attention sérieuse de la part du gouvernement Anglais, surtout si l'on considère que, par cette route il n'y aurait pas plus de 200 milles entre Hallowell, sur le Kennebec, d'où la navigation pour les vaisseaux d'un port considérable n'est point interrompue jusqu'à la mer, et Québec ; et seulement 370 milles entre Boston et cette même ville. Les vues des États-Unis sur le Canada se sont manifestées trop clairement, pour laisser une ombre d'incertitude sur leurs projets ultérieurs, et comme la conservation de cette colonie précieuse a toujours été jugée digne de nos efforts vigoureux, nous ne pouvons être trop sur nos gardes contre la politique par laquelle ce gouvernement cherche insensiblement à arriver à ses fins, ni trop soigneux à adopter les mesures de précaution pour détourner le danger qui nous menace, quelque éloigné qu'il paraisse d'abord.

Bouchette n'était pas seul à penser de la sorte ; ou bien c'était lui encore qui écrivait des commentaires sur les voies de communication avec les États-Unis, dans la *Gazette de Québec* du 2 novembre 1815, au moment même où l'entrepreneur Dorman était en train d'ouvrir les 25 milles de route du côté canadien :

Par rapport à l'intérêt national, il serait sage de borner nos communications avec les États à deux, le fleuve Saint-Laurent et le Lac Champlain, et de les encourager pour les fins du commerce. Les Américains ne négligent ni les avantages du commerce ni les avantages politiques... avec l'influence qu'ils pourront acquérir dans les Canadas, ils se croiront assez sûrs du succès à la prochaine tentative. La balance d'influence provenant des communications étendues est toute entière du côté des États-Unis... Notre politique seroit de faire des améliorations, com-

mençant toujours par le côté le plus près de chez nous, et de faire en sorte que les Américains aient parmi nous aussi peu d'influence que possible.

L'expérience du nouveau chemin de Kennebec vint confirmer les théories protectionnistes de Joseph Bouchette. Le peu de parti qu'on put en tirer d'abord, pour autant qu'il prolongeait le sentier déjà tracé par John Merrick, sur le versant américain, en 1810, tourna entièrement au profit du district du Maine, lui permettant d'aller vendre des animaux vivants jusqu'à Québec. Nous avons déjà signalé qu'il y avait là un débouché avantageux. Or, l'historien J.W. Hanson ¹², parlant des voyages le long de la rivière Kennebec, écrit : « No one but hunters and explorers went far north of Sandy River, until 1815, when . . . Pease [Nathaniel Pierce ?] drove horses and cattle through to Canada ». Cette première caravane d'animaux — si c'était bien la première — passait donc au moment où le sentier du côté canadien était encore en train de s'ouvrir. Et l'expérience se répètera bientôt à plusieurs reprises, au point que les Américains dénommeront par la suite ce chemin « drovers' path » ou « drovers' road ».

L'année 1817 marque une reprise d'activité ou plutôt une seconde étape dans l'établissement du chemin du côté canadien. Dans un nouvel « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications Intérieures de la Province » ¹³, le Gouverneur était autorisé à allouer un susbside de 6,150 livres courant (la part du lion) dans le seul comté de Dorchester ; mais pas plus de la moitié de la somme serait utilisable en 1817. Les sept commissaires exigés par la loi pour ce comté reçurent leur nomination du Gouverneur en Chef le 26 avril ¹⁴ ; Jean-Thomas Taschereau était de nouveau à leur tête. Ils publièrent un avis dans les journaux dès le 15 mai suivant.

Dans un mémoire du 12 juin, approuvé par le Gouverneur le 17 du même mois ¹⁵, Taschereau disait :

Nous avons reçu une demande de plusieurs personnes respectables de la ville de Québec nous requérant aussi de faire achever le chemin conduisant de la paroisse de St.François à la rivière Kennebec, le long de la rivière Chaudière, connu sous le nom de chemin de Kennebec. Ce chemin avoit été en contemplation depuis bien longtemps . . . il est important pour tout le district de Québec et faciliterait aussi l'établissement des terres

les plus fertiles du pays. Il faudrait quelques dérangements dans la direction de celui qui a été ouvert...

Avec une lettre datée du 1er août 1817, le même correspondant soumettait au Gouverneur les instructions données par les Commissaires à Benjamin Écuyer, arpenteur, pour améliorer le tracé du chemin. À ce propos, la réflexion nous vient qu'on aurait bien dû commencer par là dès 1815¹⁶ :

M. Écuyer visitera le chemin actuel allant vers le Kenebec, en tracera et plaquera un nouveau dans le meilleur endroit habitable, et au plus court, autant qu'il sera possible et de manière qu'il rencontre le chemin américain venant du Kenebec, chaînera le vieux chemin et en tirera le rhumb de vent en montant et tracera et mesurera le nouveau en descendant... fera une estimation des ouvrages pour faire les dits chemins, pavés, côtes et ponts, pour chaque endroit séparément, donnera à peu près la distance des montagnes, rivières et lacs voisins... plantera des poteaux numérotés de mile en mile, fera un plan bien circonstancié de l'ancien et nouveau chemin... fera quatre copies du dit plan... Le prix convenu avec M. Écuyer est de £ 100 courant pour tous les dits ouvrages.

Benjamin Écuyer fit son travail d'inspection et fournit le plan de la route nouvelle proposée, avec des remarques pertinentes. Il jugeait à propos de soumettre deux tracés, en laissant le choix aux autorités. Jean-Thomas Taschereau, ayant référé le tout au Gouverneur, en reçut une approbation le 10 janvier 1818¹⁷. Le Gouverneur faisait choix du tracé le plus à l'est et autorisait les Commissaires à publier un appel d'offres pour l'entreprise des travaux.

Chose curieuse, l'arpenteur n'aurait reçu après cela que la moitié des appointements convenus, parce que les Commissaires considéraient son travail comme incomplet et avaient recouru à d'autres experts pour le terminer. Mais le demandeur, après trois poursuites contre ses commettants (1824, 1825 et 1829), obtiendra satisfaction, par une loi spéciale de l'Assemblée législative¹⁸. Cela déborde toutefois notre sujet.

À la session de la Législature de 1818, les Commissaires rendirent leur rapport pour l'année écoulée, daté du 26 janvier et lu en Chambre par Jean-Thomas Taschereau le 31 janvier¹⁹ ; on y trouve ce qui suit :

Nous devons faire un chemin pour communiquer avec la rivière Kennebec et la rivière Penobscot ; ce chemin demandé par les habitants de la ville de Québec est nécessaire à tout ce district, et facilitera et donnera une communication libre surtout en hiver avec le Nouveau Brunswick et la Nouvelle Écosse [...] Quant à l'entretien des chemins dans les Townships non concédés par la couronne, tels que le chemin qui conduit aux rivières Kennebec et Penobscot, que nous nous proposons de faire faire étroit, nous suggérons qu'il serait à propos d'être autorisés à contracter pour son entretien [...] jusqu'à ce que les parties où passe ce chemin soient concédées par la couronne.

Entre temps, les Commissaires avaient commencé à publier dans les journaux une demande de soumissions pour les travaux en question, avec les spécifications suivantes ²⁰ :

Pour faire environ vingt-cinq milles de chemin partant de l'embouchure de la Rivière du Loup en la Paroisse St.François en allant vers le sud ; et aussi pour faire environ neuf milles de chemin partant de la dite Rivière du Loup à environ 12 milles de son embouchure en allant vers l'Est.

Pour faire les dits chemins de dix-huit pieds de largeur, les arbres coupés à ras-terre avec des pavés de douze pieds, des fossés de trois de largeur de chaque côté, dont les terres seront jetées et étendues sur le milieu du chemin pour couvrir les pavés et racines. Et aussi pour faire des ponts sur les rivières des dits chemins et sur la rivière de la Famine.

Pour satisfaire la curiosité légitime des lecteurs et éviter d'avoir à y revenir, disons tout de suite que ce projet adventice d'une route branchée sur le chemin de Kennebec, projet destiné à se réaliser plus tard mais déjà mentionné ici deux fois, devait être une suggestion des Américains, disposés de leur côté à conduire des routes vers Québec non seulement le long de la rivière Kennebec, mais aussi le long de la rivière Penobscot. Rejoignant la frontière près du lac du même nom, ce chemin n'aurait plus qu'un court trajet à effectuer en territoire canadien, au sud du lac et de la rivière Portage. Les Commissaires y voyaient une aubaine, surtout pour les communications d'hiver avec les provinces maritimes. Cela se fera plus tard, mais avec Bangor comme terminus ; ce chemin trompera cependant l'attente de ses promoteurs et, après un piètre service, sera finalement abandonné. Il paraît qu'on voit encore le vieux tracé du chemin du Portage.

En tout cas, à la suite de leur appel d'offres, les Commissaires des chemins du comté de Dorchester contractaient, à Québec, le 9 février 1818²¹, un marché d'entreprise, sujet à l'approbation du Gouverneur, avec un groupe de neuf cultivateurs de Sainte-Marie et avec deux autres pour leur servir de cautions. Aux spécifications déjà mentionnées pour le chemin, « de manière que les voitures puissent y passer avec aisance et sûreté », on ajoutait que l'entreprise devrait être terminée en octobre suivant, sur le pied de 63 louis du mille, l'un portant l'autre. Quant au pont sur la rivière Famine, à Saint-Georges, il devait faire l'objet d'un autre contrat, avec un nommé Grégoire comme chef d'entreprise.

On a de bonnes preuves que les choses ont fait du progrès par la suite. Le contrat soumis au Gouverneur le 14 février 1818, reçut son approbation le 20 du même mois²². Le 5 mars, les entrepreneurs en société recevaient l'avance de 200 louis promise par leur contrat²³. Plus tard, en juin, ils passaient plusieurs sous-contrats, pour des tronçons de la route en construction. C'est ainsi qu'ils pouvaient obtenir un prix plus bas et faire du profit ; par exemple, 50 louis seulement pour un mille et demi de route²⁴. Mais le chemin ne fut pas terminé cette année-là, s'il faut en croire les états de comptes fournis au Gouvernement. Les entrepreneurs ne donnèrent quittance finale aux Commissaires, pour un total de £ 1833, que le 8 juin 1820²⁵. Cette dépense considérable et les grands travaux qu'elle représentait n'avaient pourtant pas réussi à faire du chemin de Kennebec une route recommandable, comme la suite le démontrera.

Comparaissant devant le comité des Terres de la Couronne, le 12 février 1821²⁶, Jean-Thomas Taschereau déclarait :

Il y a un chemin à travers le township de Frampton et un autre qui conduit à l'État du Maine, qu'on appelle le chemin de Kennebec ; ... ces chemins sont dans un assez bon état, mais se détérioreront bien vite faute d'établissements.

Et, pourtant, devant le même comité, plusieurs témoins concordaient à soutenir que le manque de chemins était une grande cause du retard dans l'établissement des terres de la Couronne, dans les cantons nouveaux.

Joseph Bouchette, lui, l'Arpenteur général du Bas-Canada, conservait la même appréhension à l'égard des chemins vers le Maine, écrivant, le 2 février 1820²⁷ :

Il serait aussi nécessaire que des sites stratégiques fussent choisis sur la rive est de la Chaudière, peut-être au voisinage de la rivière du Loup ou plus près sur la route vers Québec, peut-être à Sainte-Marie. L'opportunité d'un poste militaire en cette direction provient des efforts qui se font pour ouvrir le chemin de Kennebec et de Penobscot conduisant dans notre Province directement vers la capitale ; le chemin est maintenant passable et souhaité avec impatience par les colons américains.

Dans un rapport fourni à l'Assemblée législative, le 25 février 1823, par un comité sur les chemins, le même personnage dira²⁸ :

Sous un point de vue commercial, je crois ce chemin nécessaire et à l'avantage de cette Province, ainsi que des États-Unis... la distance entre Québec et le premier port de mer, nommé Hallowell, est d'environ deux cent huit miles, et la plus forte distance entre les derniers établissements canadiens et les premiers du côté des Américains, en suivant le chemin maintenant tracé, n'excède pas quarante six miles : l'on doit cependant observer que la plus forte partie du terrain sur lequel ce chemin passe est représenté comme inégal, pierreux et mouillé...

Selon un autre témoignage du même rapport, le chemin de Kennebec était très mauvais et l'on ne pouvait y passer en voiture ; il n'y avait encore aucune concession de terrain de faite sur son parcours dans le Québec. Aussi bien, le comité recommandait une subvention de 1300 louis ; mais la Chambre refusa sa concurrence.

À cette date-là, cependant, Antoine-Charles Taschereau, le frère cadet de l'honorable Jean-Thomas, venait d'entrer en scène, comme percepteur des douanes au port d'entrée fixé à Sainte-Marie. Comme il y allait désormais de son intérêt, à défaut d'un subside gouvernemental, il proposa au Gouverneur d'affecter les droits d'entrée versés à son bureau à l'entretien du chemin vers le Maine. Sur le refus du Gouverneur²⁹, il répliqua, le 12 février 1824, dans une lettre au Secrétaire civil, A. W. Cochran³⁰ :

... Je vous prie de représenter à Son Excellence le Gouverneur en Chef que le chemin appelé le chemin de Kennebeck est absolument obstrué par la chute des arbres et le manque de ponts et qu'il a un besoin immédiat de réparation, que cela est cause du peu de commerce d'exportation d'effets du pays par cette voie, comme il le paroît par les retours de la Douane de Sainte-Marie de la Nouvelle-Beauce. Je prends la liberté de vous prier de représenter à Son Excellence la nécessité de l'application d'une somme d'environ £400 courant à être mise entre les mains de commissaires, pour être employée à faire pour ce chemin les ouvrages de réparation les plus pressés et en cela faciliter une communication qui ne peut être que très avantageuse à cette Province. J'ai l'honneur d'être...

Cette requête fit son chemin, lentement mais sûrement, la famille Taschereau étant influente en politique. Le problème rebondit à la session de 1825 ; et pour avoir attendu son tour, le chemin de Kennebec mérita de voir son nom mentionné pour la première fois en tête d'un bill public : « Acte pour affecter certaines sommes d'argent y mentionnées, à l'amélioration des Chemins de Kennebec et de Craig »³¹. Présenté le 14 mars, le bill franchissait les étapes réglementaires, y compris la sanction royale, en l'espace de huit jours, un succès de célérité. Antoine-Charles Taschereau, qui était son instigateur et son parrain en Chambre, commence alors à jouer dans l'histoire du chemin de Kennebec le rôle de premier plan qui lui méritera d'y voir son nom attaché pour toujours.

La première démarche qui s'effectua après le bill, une formalité qui n'était pas négligeable en droit, fut de verbaliser le chemin en question. Depuis assez longtemps qu'il était tracé, l'opération restait encore à faire. Et le bill, qui allouait 800 louis pour la réfection du chemin, l'exigeait expressément, afin qu'il fût pourvu efficacement à son entretien ultérieur. Antoine-Charles Taschereau obtint d'abord un ordre du Lieutenant-Gouverneur, du 2 juillet 1825, l'autorisant à requérir le grand-voyer pour cette fin. Celui-ci était alors son propre frère aîné, Thomas-Pierre-Joseph Taschereau. Il y eut donc une requête, présentée le 9 décembre suivant et signée par quelques intéressés, entre autres John Owans, déjà en fonction comme inspecteur du chemin. Entre temps, l'arpenteur Jean-Pierre Proux s'employait à mesurer et numéroter des lots de 90 acres (3 x 30) tout le long

du chemin, pour aboutir à un plan d'ensemble, accompagné d'observations, en date du 2 mai 1826, déposé au bureau de l'Arpenteur général de la Province.

Finalement, le 8 juin, le Grand-Voyer remettait son fameux procès-verbal, qui devait être homologué par la cour des sessions de la paix à Québec, le 17 juillet³², sous le titre de « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin appelé communément le chemin de Kennebec entre la seigneurie Aubert (sic) et de L'Isle et la limite de la Province dans le comté de Dorchester ». Le fonctionnaire avait fait la visite du chemin en question, avec des compagnons, rencontrant aussi en route Antoine-Charles Taschereau, qui s'adonnait à revenir d'une tournée jusqu'à la frontière. Suivant les termes de l'acte officiel, « le dit chemin sera fait ... dans le chemin actuellement pratiqué et ouvert depuis le lot no 1 compris jusqu'au lot numéro 84 compris ... et depuis le susdit lot no 84 le chemin continuera vers le sud-est et sera fait entre deux concessions depuis les lots no 83 compris, de cette rangée double, jusqu'au no 1 de la même rangée et de là jusqu'à la limite de la Province ... trente pieds de largeur entre deux fossés de trois pieds de largeur chacun, mesure française » ... et entretenu ensuite par les propriétaires des lots concédés. Tous les ponts de plus de 10 pieds de pavé et les côtés et rampes les plus fortes seront publics, faits et réparés en commun.

Après la passation du bill, les anciens commissaires des communications intérieures pour le comté de Dorchester étant ignorés, on en avait désigné de nouveaux pour l'exécution du nouveau projet : Antoine-Charles Taschereau lui-même, naturellement, François Lehouillier et Jean-Joseph Rény, tous trois de Sainte-Marie de Beauce. Ils auraient comme rétribution 5% des argents dépensés et dont ils devraient rendre compte à la Chambre d'Assemblée.

S'étant acquittés des premières formalités, les Commissaires publièrent une demande de soumissions, dans la *Gazette de Québec*, du 10 au 27 juillet 1826. Il fallait redresser le chemin depuis la rivière Metgermette à aller au lot 73 ; arranger 18 côtes spécialement désignées, en faisant contourner le chemin, la chaussée réduite alors à 18 pieds de largeur : aplanir tout le reste du che-

min, à 36 pieds de largeur, compris les fossés, ponter les petits cours d'eau et les savanes, pourvoir à l'égouttement et enlever les cailloux nuisibles de la chaussée ; enfin construire quatre ponts nommément désignés, ayant 18 pieds de pavé de largeur et au moins 5 pieds au-dessus des hautes eaux. Des délais variés étaient accordés aux entrepreneurs.

Nous n'avons pas retracé d'autre marché d'entreprise passé par les Commissaires, que celui du 29 juillet 1826³³ avec un nommé « Samuel Holden, Master constructor and builder of bridges, residing in the United States, State of Maine, Moose River », et présent à Sainte-Marie pour la circonstance. Si John Francis Sprague, historien du Maine, vivait encore, il serait sûrement charmé de rencontrer ici le nom d'un de ses héros, le premier colon, arrivé en 1819, de toute la région de Jackman et Moose River. Le marché concernait l'érection des quatre ponts principaux requis le long du chemin de Kennebec, côté canadien. Autour de chaque pont, précaution contre le feu, l'entrepreneur devait ramasser le bois et les broussailles et tout brûler, sur une superficie de quatre acres, pour l'ensemencer ensuite de trèfle ou de mil. Il se rendait responsable de tout accident à ces ponts jusqu'à trois ans après leur réception. Les travaux, devant se terminer en novembre suivant, seraient payés 375 louis. Le 8 novembre, Holden réclamait un versement de 150 louis. Trois experts, nommés comme inspecteurs, rapportaient, le 18 du même mois, que les ponts, construits un peu trop bas, par suite d'un malentendu, devaient être relevés à la hauteur requise et qu'il restait à nettoyer leurs abords. On convint réciproquement de remettre ce complément des travaux au mois de juin suivant.

Voici un détail qui rejoint, par incidence, l'histoire du chemin de Kennebec. Le hasard nous fit tomber un jour sur une entrée dans les comptes du Séminaire de Québec, colonne des déboursés, le 5 décembre 1826, une « souscription pour le chemin des États-Unis, 24 » (équivalent d'un louis ou \$4.00). Le Séminaire n'aurait sûrement pas fait cette générosité, pour lui d'aucun profit immédiat, s'il n'avait été sollicité par un motif de civisme. Alors nous sommes allés voir les journaux du temps et nous avons découvert, dans la *Gazette de Québec* du 30 novembre 1826, l'insertion suivante :

On propose de lever par souscription la somme de 50 louis pour tenir ouvert le chemin [d'hiver] entre les derniers établissements sur la Chaudière et la rivière Morte [Dead] dans les États-Unis, distance de 75 milles environ, d'où la communication est toujours ouverte pendant l'hiver jusqu'à Hallowell, ville considérable de l'État du Maine. Lorsque cette somme aura été souscrite et déposée chez M. Noah Freer, MM. J.T. Benson, Henry H. Humphrey et Jonathan Athearn s'engagent à tenir le dit chemin ouvert en y faisant passer des traîneaux une fois tous les quinze jours. Ils ne seront payés qu'à la fin de l'hiver et après avoir justifié du fidèle accomplissement de leur marché.

Nous avons copié, dans un journal de Boston, un article au sujet d'un chemin qui nous ouvrirait une communication plus directe avec cette ville. On sollicite maintenant des souscriptions à Québec, pour coopérer, du côté du Canada, aux efforts de nos voisins de l'Est. Comme la somme demandée est peu de chose, nous espérons qu'on n'aura pas de peine à la former. Nous aurions alors un approvisionnement constant et abondant de poisson de mer frais, pendant l'hiver, et à des prix modérés.

D'après les Comptes publics, sur le montant voté en 1825, pour les chemins de Craig et de Kennebec, on n'avait encore dépensé que 270 louis en 1827 et 1828. C'est dire qu'après les travaux de Samuel Holden pour les ponts, les conditions du chemin de Kennebec étaient restées stationnaires. Dans son troisième rapport, le 2 février 1829, un comité spécial de la Chambre sur les Chemins et Communications intérieures recommandait « en sus de la somme déjà votée pour faire finir le chemin de Kennebec une somme n'excédant pas cinq cents louis »³⁴. Le comité avait entendu spécialement le député Antoine-Charles Taschereau et rapportait comme suit son témoignage³⁵ :

... Que le chemin de Kennebec est tracé et ouvert très bien et nettoyé des bois jetés par le vent. Que les personnes à cheval peuvent y passer très bien, mais qu'il est impraticable pour les voitures d'été. Qu'il y a cinq ponts sur toutes les rivières fortes, et qu'il a été dépensé sur ce chemin entre £425 et £450 ; le chemin a été verbalisé ; Qu'il y a des établissements de distance en distance et une grande partie des terres sur ce chemin sont concédées à la charge d'entretenir le chemin de front ; Qu'il y a beaucoup de déserts faits sur quelques unes de ces terres ; Qu'il pense que pour le mettre roulant, il faudrait environ £800 ; que le chemin a neuf lieues de long depuis St.Charles de la Belle Alliance jusqu'aux lignes ; sur la somme de £800 qui avait été votée pour ce chemin, il a été dépensé environ £450 ; le reste

est encore à dépenser ; Qu'il y a de fortes côtes sur le chemin, que l'on pourrait éviter par des détours ; l'établissement sur ce chemin est grandement retardé par l'impossibilité d'y passer en voitures ; de sorte qu'il est impossible d'y transporter des matériaux ; il y a près de la moitié des concessions faites.

Ce rapport d'Antoine-Charles Taschereau, personnellement intéressé, à la fois comme député, comme commissaire du chemin et comme agent des terres le long du chemin, nous paraît sensiblement fardé. Mais passons. Pour racheter le temps perdu, les années 1829 et 1830 furent particulièrement actives sur le chemin de Kennebec, parce que les Commissaires et même le Gouvernement se savaient devancés par les Américains, dans leurs progrès respectifs vers le point de rencontre à la frontière internationale.

À la fin de l'année 1829³⁶, toutes les sommes disponibles étant dépensées, on avait « fait 8 milles et 7 acres en bon chemin de roulage, de 18 pieds de large, avec des fossés de chaque côté ». Le reste des 28 milles, qui n'était encore « qu'un simple sentier jusqu'à la ligne de la Province, est plus uni et en général d'un meilleur sol ; il a été fait cinq grands ponts, aplani 6 côtes rapides, et il en a été nettoyé trois milles des *chablis*, pour l'encouragement des voyageurs » . . .

Les Commissaires demandaient et ils obtinrent³⁷ une subvention de 1600 louis pour achever le restant du chemin, tel qu'il est maintenant commencé, étant de dix-neuf milles et vingt acres d'étendue. Les Commissaires sont convaincus que si le chemin de Kennebec était ouvert l'été prochain, étant informés qu'il est fait jusqu'à la ligne du côté des États-Unis, il pourrait être établi l'hiver prochain une ligne de diligence ou de poste, entre la Pointe-Lévi et Portland, le port de mer le plus proche de Québec, ou entre Boston. Par là, le marché de Québec serait approvisionné à meilleur marché et les revenus publics augmentés, surtout si l'on prélevait un droit sur les animaux vivans ; les colons Américains près des lignes tireraient de notre marché une grande quantité de leurs commodités et apporteraient en échange leurs produits ; au lieu de cela ils ne peuvent prendre que des espèces, et c'est peut-être une des causes des plaintes qu'on entend de tous côtés dans ce district sur la rareté du pécuniaire.

Avec 1600 louis, les Commissaires, toujours les mêmes (Antoine-Charles Taschereau, François Lehouillier et Jean-Joseph Rény), entreprirent de terminer le chemin de Kennebec en

1830. Ils y affectèrent 17 entrepreneurs et 5 hommes à gage, toute cette année-là, enfin pour des travaux complémentaires en 1831. La plupart des hommes qui ont ainsi construit le chemin étaient de Sainte-Marie, quelques uns seulement de Saint-François ; et nous revoyons avec eux l'américain Samuel Holden, ainsi que son fils et Jonas Holden, probablement son frère.

En faisant de nouveau leur rapport à la Chambre, le 19 janvier 1831³⁸, les Commissaires avouaient qu'il faudrait encore attendre jusqu'au 1er juillet suivant pour voir le chemin terminé. Il leur restait encore 220 louis pour les gros travaux et ils en réclamaient encore 200, pour donner plus de découvert au chemin. Ce supplément leur fut accordé sans difficulté³⁹. Ils le dépensèrent consciencieusement, comme il appert dans leur rapport à la session de 1831-32⁴⁰, même qu'ils redemandaient 1000 louis de plus, pour continuer des améliorations jugées opportunes. Mais, à toutes fins pratiques, le chemin était bien fini, avant le 1er décembre 1831. Et on avait tenu à faire aussi, cette dernière année, des améliorations un peu tout le long du chemin de la Beauce, depuis Saint-Henri jusqu'au pont de la rivière Famine inclusivement, afin qu'il ne discrédite pas son nouveau prolongement, le chemin de Kennebec, promis désormais à une intense circulation ! Celui-ci, au total, avait coûté au public, jusqu'à la fin de 1831, la somme de 2600 louis, soit une moyenne de cent louis environ par mille, y compris le coût des ponts.

D'après le *Quebec Mercury* du 11 septembre 1830, la première voiture roulante venait d'inaugurer, non-officiellement, le chemin de Kennebec dans toute sa longueur :

Two travellers from Maine who came through this (the Kennebec) road in a carriage, arrived yesterday at Mr. McKenzie's, the Lauzon tavern. They report the road to be in excellent order, that, with the exception of about seven miles, they might have driven at the rate of nine or ten miles an hour . . .

Une année encore d'améliorations et s'effectuait ce que nous appellerions l'inauguration officielle de la route neuve, du moins en ce qui concerne les Américains. Les trois journaux de Québec en font mention ; mais le *Quebec Mercury* et la *Gazette* ne font que recopier *Le Canadien* du 3 septembre 1831, qui inscrit la nouvelle suivante :

Nous apprenons qu'un carosse à quatre chevaux est venu à Québec par le Chemin de Kennebec. Nous apprenons en même temps que des Américains ont loué l'hôtellerie McKenzie à la Pointe-Lévi, dans la vue d'établir entre Boston et Québec une ligne régulière de diligences. Ces mêmes personnes établiraient aussi une hôtellerie intermédiaire à la Beauce, pour la commodité des voyageurs.

Dans un ouvrage publié sur les entrefaites⁴¹, Joseph Bouchette ajoute à ce fait un détail intéressant ; il y a déjà des touristes sur la scène :

Le chemin de Kennebec est maintenant ouvert, grâce aux efforts infatigables d'Antoine-Charles Taschereau, Écuyer, un des commissaires. Plusieurs Messieurs Américains de Boston et de divers points du Maine ont traversé avec leurs charettes ou leurs tilburys, en voyage d'agrément à la seigneurie de Sainte-Marie, où ils ont demeuré quelques jours, en admiration devant l'allure romantique de ce coin de pays.

Bouchette venait aussi de publier une nouvelle grande carte du Bas-Canada, en trois sections : District de Québec, Trois-Rivières, Saint-François et Gaspé, etc. (Londres, 1831). La section de Québec indique le tracé du chemin de Kennebec (Planche 22) au long, avec son prolongement dans le Maine jusqu'au-delà de Bald Mountain. D'ailleurs, toutes les cartes, depuis 1815, signalaient au moins vaguement la présence du chemin.

Enfin, le même Bouchette revient sur le sujet dans un autre ouvrage publié à Londres en 1832⁴² :

En observant les établissements traversés dans notre tournée, ceux de « La Beauce » nous apparaîtront dotés d'un intérêt particulier, soit que nous considérons leur condition évoluée et florissante, ou bien leur position géographique avantageuse, au climat légèrement plus doux que celui des seigneuries riveraines du Saint-Laurent, en aval du lac Saint-Pierre. On s'y trouve sur la communication directe avec Boston, aux États-Unis, par le chemin de Kennebec, effectivement complété l'automne dernier [1830] et déjà très fréquenté [...]. La route longeant la Chaudière traverse sur ses rives les établissements les plus anciens et les plus évolués : elle est remarquablement bonne et offre divers points de vue d'une beauté et d'un pittoresque incomparables.

Remerciements à M. Bouchette pour cette publicité bénévole et non équivoque ! Les touristes s'en souviendront et accourront en foule, dans les générations suivantes.

RÉFÉRENCES

- 1 et 2 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, 1813, pages 39 et 299.
- 3 Sanction le 25 mars 1815. *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 55 George III, ch. 8.
- 4 La *Gazette de Québec*, 8 juin 1815.
- 5 *Idem*, 15 juin 1815.
- 6 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 7 AJB, minutier de John Walsh, notaire.
- 8 *Journaux de la Chambre*... 1816, page 91 et Appendice A.
- 9 *Map of the Province of Lower Canada*... gravée à Londres en 1815.
- 10 Cf. aussi Joseph Sansom : *Sketches of Lower Canada, historical and descriptive*... during a tour to Quebec in the month of July, 1817, New York, 1817, (302-XVI pp.), page 135.
- 11 Bouchette : *Description Topographique de la Province du Bas-Canada*, Londres, 1815, pages 506s.
- 12 *History of the old towns of Norridgewock and Canaan*... from their early settlement to the year 1849, Boston, 1849, pages 312s.
- 13 *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1817, 57 George III, ch. 13, sanctionné le 22 mars.
- 14 La *Gazette de Québec*, 1er mai 1817.
- 15 APC, Série S et Internal Correspondence : Roads and Bridges.
- 16 et 17 *Ibidem*.
- 18 *Journaux de la Chambre*... pour 1825 (cf. index, au nom *Écuyer*) et *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1829, 9 George IV, ch. 65.
- 19 *Idem*, pour 1818, Appendice A, no IX.
- 20 *Quebec Mercury* des 20 et 27 janvier et 3 février 1818.
- 21 APQ, minutier du notaire Joseph Planté.
- 22 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 23 *Journaux de la Chambre*... 1819, Comptes publics.
- 24 AJQ, minutier d'Édouard Glackmeyer, 10 juin 1818. CF. aussi AJB, minutier de François Verreau.
- 25 *Journaux de la Chambre*... pour 1823, Appendice C, no I.
- 26 *Idem*, pour 1820-21, Appendice U, no I.
- 27 Extrait d'un rapport à l'hon. James Monk, Archives du Dép. des Ressources hydrauliques de la Province de Québec; aussi Archives du Séminaire de Québec, Mss. 23, pp. 28s : « Observations on various parts of Lower Canada », by Joseph Bouchette, 2 mai 1822.
- 28 *Journaux de la Chambre*... pour 1823, Appendice Q.
- 29 APC, Série G. 15, vol. 39.

- 30 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 31 *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1825, 5 George IV, ch. 31.
- 32 APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 16, fol. 151 et suivants.
- 33 AJB, minutier du notaire John Walsh.
- 34 *Journaux de la Chambre*... pour 1828-29, Appendice Pp. La subvention a été accordée sans difficulté : *Statuts*..., 1829, 9 George IV, ch. 13, art. 1.
- 35 Ibidem. Tout le *Rapport du Comité Spécial sur les Chemins et autres Communications intérieures* a été imprimé séparément, à Québec, 1829 (voir pages 51ss).
- 36 *Journaux de la Chambre*... pour 1830, Appendice F, no 1, 1er février 1830.
- 37 *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1830, 10 et 11 George IV, ch. 10, art. 1.
- 38 *Journaux de la Chambre*... pour 1831, Appendice E, au 9 fév. 1831.
- 39 *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1831, 1 Guillaume IV, ch. 8, art. 1.
- 40 *Journaux de la Chambre*... pour 1831-32, Appendice Gg, nos 1 et 2.
- 41 Bouchette : *A Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, London, 1832, au mot Kennebec Road.
- 42 *The British Dominions in North America, or a Topographical and Statistical Description of... Lower and Upper Canada*, London, 1832, page 301.

CHAPITRE XV

AU TOUR DU MAINE

Un lent départ en 1824 — Le Massachusetts appelé à contribuer — On alerte l'opinion publique — Ouverture du chemin d'hiver en 1826 — La Chambre fait étudier le projet de chemin et formule une résolution définitive, en 1827 — Contribution calculée du Massachusetts — On arpente de nouveau et on redresse le tracé — Vente de terres publiques pour obtenir des fonds — Travaux en 1828 et 1829 ; aussi à travers le Bingham Purchase — On termine à l'automne de 1830 — La Législature exige cependant le détournement à l'ouest de Bald Mountain — Remboursement aux entrepreneurs en 1834 — Le Gouverneur fait état du nouveau chemin — Tableau du coût de la « Canada Road » jusqu'à 1835.

La première fois que nous voyons la législature du Maine aborder le problème de la route du Canada, c'est le 20 février 1824¹ : « Resolve for opening a road north of the million acres ». Cette route, on la désigne encore sous le nom de « Kennebec road ». On autorise le Gouverneur en conseil à nommer un agent spécial à cette fin : « for the purpose of opening, or causing to be cleared and opened, the road . . . so far as the same leads or is extended through the public lands ». Mais la Législature était plutôt parcimonieuse en allouant pour cela la très modique somme de \$250. Avec si peu, on ne pouvait faire beaucoup. Et la session de 1825 répéta la même résolution, en élevant seulement le maximum de subvention à \$400.²

En 1826, le Gouverneur Albion K. Parris, dans son message à la session, s'exprima comme suit³ :

La route de Kennebec à travers la section inhabitée, vers la frontière nord de l'État, est une avenue importante, par où

s'effectue actuellement un commerce considérable avec la province voisine. Si la route était complétée et tenue en bon état, ce commerce, limité à présent dans sa variété, augmenterait encore et ouvrirait un marché additionnel aux produits de la fertile région qu'il traverse.

À cette même session, la législature du Maine s'avisa de faire intervenir le Massachusetts dans l'entreprise, en lui réclamant d'abord de nommer un agent de son côté⁴, puis en posant une condition résolutoire, à savoir que la législature de cet état contribue par une subvention, dès la session de cette même année⁵. Mais il ne faut pas attendre des législatures des solutions immédiates. L'année 1826 devait y passer.

Quelqu'un, d'autre part, se chargea de soulever la voix publique dans le Maine, ce que nous révèle un communiqué du *Boston Daily Advertiser*⁶. Une assemblée populaire avait eu lieu à Hallowell, pour attirer l'attention du public et de la Législature sur les avantages qui résulteraient de l'achèvement de la route Kennebec-Québec. Il devait être manifeste à tous les gens au courant des lieux et des choses, que la lenteur à compléter cette avenue importante allait au détriment matériel de l'état du Maine. On connaissait nombre de gens voyageant pour leur agrément et qui auraient adopté avec plaisir cette voie pour visiter Québec, eût-elle été en condition pour y voyager. Et le nombre de ceux qui y circuleraient pour des raisons d'affaires serait encore plus grand. On formulait l'espoir que la population du Maine ne laisserait pas s'écouler une autre année, sans en venir à des mesures décisives sur la finition de cette route, d'autant plus que, selon des rapports successifs, son prolongement au Canada, le long de la rivière Chaudière, était déjà en bonne condition.

À défaut d'un chemin permanent, n'y avait-il pas moyen d'inaugurer et de maintenir une circulation d'hiver, sur les neiges ? Ce fut l'opinion de quelques promoteurs, qui s'avisèrent, le même automne et probablement à la même occasion, de lever une souscription publique (comme on allait le faire pareillement à Québec) parmi la population d'Augusta et des localités riveraines. Et l'on trouva deux Anglais résolus, William et Henry H. Humphreys, pour s'engager, moyennant \$200. à tenir un chemin ou-

vert jusqu'au Canada l'hiver suivant⁷. Il n'est pas facile de savoir quel fut le résultat de cette expérience, restée d'ailleurs sans lendemain.

Mais le succès des assemblées publiques de l'automne et de diverses requêtes faites à la Législature, en ce sens, devint évident dans les procédés parlementaires de la session suivante, 1827. On y retrouve une littérature plus explicite et plus résolue que les années précédentes, en particulier le rapport élaboré d'un comité de la Chambre, signé le 25 janvier par George Evans⁸ (en appendice à ce chapitre).

Ayant en mains les instructions du Gouverneur et diverses pétitions des citoyens, le comité relève d'abord les antécédents du projet et les premières étapes de sa réalisation, tant par la législature du Massachusetts que par celle du Maine. Avec l'argent voté en 1817, on n'avait fait que couper les arbres sur le tracé et construire un pont sur la rivière Moose. Depuis lors, des allocations trop maigres n'ont pas donné de résultats substantiels. La route a pu servir occasionnellement aux marchands conduisant des chevaux et du bétail au Canada ; mais les voitures n'y peuvent passer et les bénéfices espérés se laissent attendre. L'importance du projet n'étant pas mise en doute, il faut choisir entre y mettre des sommes adéquates ou tout abandonner à une génération future.

La distance entre le Bingham Purchase et la frontière canadienne, environ 23 milles, traverse des terres publiques du Massachusetts et du Maine et un canton concédé à la Sandy Bay Company. Celle-ci, par son titre, est obligée de faire la route sur ses limites, dès que les deux États auront fait leurs sections. Et l'état du Massachusetts va concourir certainement avec générosité, comme d'habitude. Ce qui reste à fournir par le Maine paraîtra peu de chose, en regard des profits qu'on peut en attendre, par la vente et la mise en valeur des terres publiques le long de la route et surtout par le débouché offert aux échanges commerciaux avec le pays voisin : produits de l'agriculture, de la pêche, etc. Nombre d'Américains qui se rendent jusqu'à Québec pour leur négoce ou leur plaisir, en passant par le lac Champlain et le Saint-Laurent, pourraient au moins retourner à Boston par la

nouvelle route, plus courte de près de cent milles et réservant au voyageur des paysages d'une beauté sublime.

Le gouvernement provincial britannique a reconnu les avantages d'une communication par cette voie avec les États-Unis et n'a pas hésité à conduire sa part de chemin jusqu'à la frontière, à la suite des établissements sur la Chaudière. Et, durant l'hiver en cours, on a jugé opportun de garder la route ouverte aux charrois de part et d'autre. Sur le parcours du Bingham Purchase, dont les propriétaires sont tenus de faire la route, l'ouvrage est relativement complété ; mais il demeurera inutile et ira en se détériorant, si les états du Maine et du Massachusetts ne font pas leur part sans tarder.

On ne pouvait faire une apologie plus enlevante et plus énergique d'une entreprise publique mal comprise et bien peu encouragée jusque là. Aussi bien, la résolution élaborée soumise par le comité l'emporta en Chambre, sans coup férir, pour être approuvée par le Gouverneur, dès le 12 février 1827 (Ch. XIX). C'est le document américain le plus significatif dans l'histoire longue et pénible de la *Canada Road* ⁹.

Résolution relative à la route d'État au nord du Bingham Purchase

RÉSOLU, Que le Gouverneur, de l'avis de son Conseil, soit autorisé à désigner un ou plusieurs Agents, pour explorer la route [...] marquée en vertu d'une résolution [...] du Massachusetts, votée le 12 juin 1817, et y faire les déplacements jugés avantageux ; pour marquer visiblement la ligne du chemin sur les arbres ou autrement et faire rapport de ces opérations par écrit au Gouverneur en Conseil.

RÉSOLU, Que le Gouverneur [...] soit autorisé à nommer un ou plusieurs agents pour faire construire le dit chemin sur les terres de l'État et, par moitié, sur celles qui lui appartiennent conjointement avec le Massachusetts, de sorte que les voyageurs y puissent passer avec sûreté et confort, à cheval, en calèche, en traîneau et en chariot :

POURVU toutefois que la Législature du Massachusetts donne garantie satisfaisante au Gouverneur et au Conseil que le Commonwealth fera, de la même manière, la portion de chemin passant sur les terres de cet état et la moitié de celui passant sur les terres appartenant en commun aux deux États. Et il sera du devoir de l'Agent ou des Agents de donner avis public, dans

le *Somerset Journal* et au moins dans un autre journal publié dans le comté de Kennebec, par quatre semaines consécutives, de la date avant laquelle ils recevront des soumissions écrites et cachetées pour construire le tout ou partie de telle route et de l'endroit où ils se réuniront alors pour étudier les soumissions; sur quoi, le dit Agent ou les dits Agents passeront un contrat avec telle ou telles personnes, selon que l'intérêt de l'État leur dictera, pour construire la dite route.

RÉSOLU, Qu'un canton de six milles carrés de terrain, pris et mesuré sur quelqu'une des terres non concédées appartenant à l'État (sous réserve des limitations prévues dans la huitième section d'un Acte pour promouvoir la vente et l'établissement des terres publiques, passé le 25 février mil huit cent vingt-quatre), soit choisi d'ici un an par l'Agent ou les Agents à être nommés en vertu de la présente Résolution — ou la partie de ce canton qui sera nécessaire — pour être vendu, afin de mettre à pleine exécution les provisions de la Résolution ci-dessus; et une somme n'excédant pas cinq mille dollars sur les retours de vente de la dite terre sera affectée à cette intention. L'Agent ou les Agents désignés pourront vendre le dit canton en bloc ou en partie, au meilleur de leur jugement, à une enchère publique, après avoir donné au moins 60 jours au préalable avis de la date et du lieu de la vente, par une annonce dans tous les journaux imprimés dans les comtés de Cumberland, Kennebec, Somerset et Penobscot, avec une marge de crédit calculée au mieux pour donner effet à la présente Résolution. Et l'Agent ou les Agents seront tenus responsables des retours de vente de la dite terre, pour en rendre compte au Gouverneur et au Conseil. Et si, après avoir construit la partie de route impliquée dans cette Résolution, ou dépensé 5,000 dollars provenant de la vente, il restait quelque solde de recette, ils devront le remettre au trésor de l'État [. . .]

RÉSOLU, Que le Gouverneur soit prié de transmettre copie de cette Résolution au Gouverneur du Massachusetts, en demandant la coopération de cet État, pour atteindre l'objectif envisagé par la présente.

(Approuvée par le Gouverneur, le 12 février 1827)

Il fallait donc obtenir la concurrence du Massachusetts. Heureusement, la session de la Législature s'y tenait, en 1827, plus tard que celle du Maine. Le Massachusetts, ne pouvant se soustraire honnêtement, se contenta, comme pour se débarrasser, de jeter dans le jeu à son tour un des cantons de terres incultes, dans la région intéressée. Et l'on fit parvenir au Gouverneur du Maine copie de la Résolution suivante : ¹⁰

RÉSOLU, Que le canton No 5, dans le second rang des cantons, au nord du Bingham Purchase, ainsi dénommé, dans le comté de Somerset, État du Maine, soit accordé, à la condition toutefois que le dit État devra, dans l'espace de deux ans après la passation de cette Résolution, construire la route qui avait été marquée en vertu d'un Acte du Commonwealth, passé le 12 juin 1817, depuis le nord du dit Bingham Purchase jusqu'à la frontière nord de l'état du Maine, de sorte que les voyageurs avec chevaux et voitures puissent y passer et repasser en sûreté ; et que cette route soit parachevée à la satisfaction de l'Agent des Terres du Commonwealth du Massachusetts. Que si le dit état du Maine ne remplit pas la condition de cette Résolution, celle-ci sera nulle et de non valeur.

13 juin 1827 — Lue et passée. Communiquée pour assentiment, (signé) John MILLS, président.

Chambre des Représentants, 14 juin 1827. Lue par deux fois et passée, en concurrence.

(signé) W. C. JARVIS, orateur.

15 juin 1827 — Approuvée,

(signé) Levi LINCOLN.

Ce qu'on pouvait obtenir du Massachusetts, on n'avait donc que deux ans pour en bénéficier. Le gouverneur du Maine nomma sans tarder trois agents pour s'occuper provisoirement de l'affaire : Samuel Redington, Joseph Sewall et Abijah Smith. À la fin de 1827, ils étaient en mesure de faire rapport pour la prochaine session. Un arpenteur (ou explorateur), Eleazer Coburn, les avait accompagnés pour mesurer la route à faire et en dresser le plan avec soin. Cet expert a signé son plan le 30 novembre 1827, plan que nous avons été incapable de retrouver. Pour les 24 milles de route arpentée, depuis le nord du Bingham Purchase, on a marqué les distances sur les arbres, à chaque mille, mais en supprimant les détours à l'ancien tracé de 1817, et surtout en contournant vers l'ouest la Bald Mountain, pour éviter des escarpements insurmontables, à vrai dire, aux attelages chargés ou aux voitures qui viendraient à passer ¹¹.

Avant de faire leurs plaques, les agents ont scruté attentivement les voisinages ; c'est pourquoi ils n'hésitent pas à affirmer de façon décisive que le tracé indiqué est de beaucoup le meilleur qui soit possible. Que si la construction de cette route promet d'être très coûteuse, une fois bien faite, elle sera sûre et commode pour voyager avec chevaux, attelages et voitures.

À la session de 1828, un comité de la Législature du Maine, après avoir étudié toute la situation, fit son rapport le 17 janvier, sous la signature de M. Shaw ¹². Il lui parut d'abord nécessaire, pour conserver la collaboration du Massachusetts (étant donné les conditions que celui-ci avait posées), de lui faire accepter les modifications du tracé, telles qu'expliquées ci-devant ; puis d'obtenir une prolongation du délai alloué à l'exécution des travaux, jusqu'au 1er novembre 1830.

On suggérait donc à la Chambre de voter une résolution dans ce sens, et de nommer des agents spéciaux, qui feraient exécuter les travaux, après avoir lancé des avis publics pour soumissions, et pour vente des terrains destinés à fournir les fonds nécessaires. Cette mesure fut approuvée par le Gouverneur, le 24 janvier 1828 ¹³. Sans avoir vu de pièce justificative, nous pouvons présumer, par la suite des événements, que le Massachusetts a consenti aux désirs du Maine, concernant les travaux de la route.

Parmi les agents nommés, dès le 1er mars, pour les faire exécuter, nous revoyons le même Samuel Redington, accompagné, cette fois, de Joel Whitney et de Joseph Johnson. Un bon commencement des travaux dut s'effectuer en 1828, puisqu'on dépensa \$1,683.89, à même les \$5,000. alloués à l'entreprise par le Maine. Le reste de la somme serait attribuée à 1829 ¹⁴.

N'ayant guère à dépenser, la première année, les agents avaient vendu presque entièrement à crédit les deux cantons destinés à leur apporter des fonds. Ils avaient pu ainsi obtenir un plus haut prix et s'assurer dans l'intervalle un intérêt substantiel. Le canton cédé par le Massachusetts avait rapporté \$4,187.60. Pour la part du Maine, les agents avaient choisi le canton No 1, dans le deuxième rang au nord du Bingham Purchase, soit 18,284 acres à 30 cts, total de \$5,485.20 ¹⁵.

Une autre source nous renseigne à propos du chemin proposé à travers le grand territoire du Bingham Purchase. Il y restait encore une section de route à construire et les propriétaires avaient promis, par leur agent John Black, qu'ils feraient leur partie dès que le Maine ferait la sienne et aussi bien. Il est vrai qu'on ne vendait pas encore assez de lots pour payer les taxes,

en 1828. Mais on vendit plutôt des coupes de bois, à l'enchère, cette année-là, et l'on put mettre des travailleurs à la confection de la route. Leur contremaître, durant 33 jours, fut William Allen, payé \$3. par jour et gratifié de plus, à la fin, d'un bonus de \$100. C'est lui-même qui rapportera plus tard ces quelques faits ¹⁶. Pour une fois, l'entreprise privée ne le cédait pas à l'entreprise publique.

Ce que celle-ci avait réalisé en 1828 n'était cependant qu'un début, dont l'importance relative nous est révélée par le chiffre de la dépense encourue. Et cela consiste presque uniquement en la réparation du pont de Moose River. C'est l'année 1829 qui devait assister au plus fort de l'entreprise. Le rapport des agents ne viendra qu'après l'année expirée, à la date du 17 février 1830, alors que la session de la Législature sera relativement avancée, et le gouverneur Enoch Lincoln le transmettra aussitôt à la Chambre, qui en commandera 300 copies imprimées ¹⁷.

Voici quelles avaient été les opérations en 1829. Tout d'abord, comme les 40 milles de route à franchir dans le Bingham Purchase n'étaient pas fameux, on profita de la fin de l'hiver pour transporter sur les neiges, jusqu'aux chantiers, la majeure partie des provisions et de l'équipement, achetés à Hallowell, Augusta et Norridgewock ; il y avait entre autres choses huit paires de bœufs. Quelques hommes se rendirent d'avance, pour bâtir des camps et, du premier juin au premier septembre, il y eut en moyenne 60 hommes à la besogne.

Quinze milles de chemin ont ainsi été construits, de largeur suffisante pour permettre la rencontre des voitures et bien roulants, sauf pour environ un demi-mille, remis à plus tard à cause des pluies. Les arbres étaient nettoyés assez loin pour ne plus tomber sur le chemin. Les rochers ont été rasés en y faisant brûler du bois au lieu de les miner à la poudre : quand on ne pouvait les déplacer, on les a brûlés et nivelés sur place avec des traînes, puis couverts de terre.

Neuf milles restaient à ouvrir et, une fois faits, tout le parcours de vingt-quatre milles, depuis le Bingham Purchase jusqu'à la frontière du Canada, serait plus uni que la route de poste en usage d'Augusta à Bangor.

Pour ce qui était de l'importance de la route pour l'État, les agents s'en disaient bien convaincus par le nombre de voyageurs qui y passaient déjà, avant son ouverture, et leurs renseignements faisaient augurer en toute confiance que, dès l'été suivant, des voyageurs du sud en plus grand nombre se proposaient de passer par le Maine pour aller à Québec et revenir.

Selon leur bilan, les agents avaient dépensé en tout \$9,373.81. Il ne restait de disponible, en argent ou en matériel, que \$1,331.04, montant évidemment insuffisant pour finir l'entreprise, et cela à tout prix pour le 1er novembre, suivant la convention avec le Massachusetts. On suggérait une autre affectation de \$4,500. et la réduction du nombre d'agents à un seul au lieu de trois. C'était, implicitement, une offre de démission.

Dans la résolution de la Chambre qui s'ensuivit, approuvée par le Gouverneur le 17 mars 1830¹⁸, on votait un subside de \$4,100. et on nommait deux nouveaux agents : Charles Miller, de Waldoborough, et John C. Glidden, de Freedom. Au gré du Gouverneur en conseil, il pouvait être désigné en plus un inspecteur spécial des travaux, au salaire de \$2. par journée consacrée à son mandat. Enfin, on devait mettre le gouverneur du Massachusetts au courant de toutes les procédures.

L'inspecteur des travaux fut effectivement désigné le 29 mars, un nommé Samuel Searle, de Norridgewock. Suivant la lettre de son rapport d'opérations, signé le 2 novembre suivant¹⁹, tout semblait s'être effectué selon les prévisions et la route avait été parachevée, entre le 1er juin et le 19 octobre, donc avant même l'échéance à assurer. En fait, les agents Miller et Glidden avaient donné les travaux en sous-contrat à Hall Clements et Amos Shed ; et Samuel Searle les avait suivis presque tout le temps, pour surveiller et guider les opérations. Il avait même pris sur lui de marquer les distances sur toute la longueur du chemin neuf : « I have also procured twenty-four small brass plates with the number of miles *From Canada Line*, engraved on each, and have placed the same on hewn cedar posts by the road at the end of each mile, from the Line to the Million Acres ». Nous avons vu déjà, par le *Quebec Mercury*, qu'une première voiture roulante avait franchi tout le nouveau chemin, tant américain

que canadien, et s'était rendue jusqu'à Québec, dès le début de septembre.

Toutefois, ce que l'inspecteur Searle ne disait pas dans son rapport, mais qui parvint à la Chambre par certains témoignages et y produisit un petit scandale, à la session de 1831, c'est que, de connivence avec lui et sans demander d'autorisation, les sous-entrepreneurs avaient construit le chemin sur le tracé de 1817, soit, en gravissant la Bald Mountain, au lieu de la détourner à l'ouest, sur 3 ou 4 milles, comme il avait été résolu et convenu avec le Massachusetts, à la demande des agents en fonction l'an 1828. La grande raison apportée, c'étaient que les travaux auraient coûté aux entrepreneurs de 2 à 3 mille dollars de plus. Mais on aurait évité de longues côtes très abruptes et des sections de chemin qu'il serait presque impossible de garder en bon état. Un comité de la Chambre recommandait en conséquence de ne pas allouer les comptes des agents et de l'inspecteur, responsables de cette infraction. Et une résolution additionnelle de la Législature, approuvée le 17 mars 1831, demandait au Gouverneur en conseil de nommer deux autres inspecteurs comme arbitres du différend, puis de conclure avec le Massachusetts un arrangement final sur la question.

Ce qui fut dit fut fait. Les deux nouveaux agents, Nehemiah, Pierce et Francis O. J. Smith, firent leur inspection et recueillirent même des témoignages et des requêtes en faveur du détournement de la route à l'ouest de Bald Mountain. Quant à la Législature du Massachusetts, sur représentation envoyée par le gouverneur du Maine, Samuel E. Smith, elle consentit sans difficulté, par un acte du 9 février 1832²⁰, à prolonger de deux années entières le délai accordé pour terminer le Canada Road, suivant le tracé déjà convenu et celui que les derniers inspecteurs venaient de recommander, dans l'intérêt des deux états et des communications en général.

Dans ces conjonctures et pour une affaire d'aussi grande conséquence, le Gouverneur du Maine porta l'affaire devant un comité conjoint du Sénat et de la Chambre, d'où émana un rapport catégorique en faveur du détour de Bald Mountain, le 18 février 1832, suivi d'une résolution de la Législature²¹, ap-

prouvée le 8 mars suivant, à l'effet : 1° de contraindre les agents Miller et Glidden à terminer la route selon le trajet convenu ; 2° de faire exécuter pour \$1,500. de réparations sur le reste du chemin ; ce qui fut fait sous la direction du nommé Abijah Smith, au cours de 1832.

À la session de 1833, les deux inculpés vinrent devant le même comité pour réclamer le dernier versement de leur entreprise, soit \$1,366.66, qui leur était dû depuis le 2 novembre 1830, avec intérêts. Mais ils furent déboutés de leur réclamation, à moins qu'ils ne se mettent en frais de réparer leur omission sur la route, entre le 1er juin suivant et la fin de la saison d'été ; auquel cas, ils recevraient \$1,560., en trois versements. Et, s'ils ne s'exécutaient pas dès le 1er juin, avec apparence de terminer en temps, un agent spécial serait chargé de faire confectionner le même tronçon de route, pour une somme ne dépassant pas \$2,500.00.²².

Qu'allait-il se passer durant la saison de 1833 ? C'est un rapport du comité des réclamations à la législature du Maine, signé par Nathaniel Groton, à la session de 1834, qui va nous le dire²³. Les agents Miller et Glidden jugèrent meilleur d'obtempérer au vœu du gouvernement, afin de pouvoir, restant en bons termes avec lui, se tirer convenablement de leur aventure. Aussitôt qu'il leur fut possible, ils donnèrent les travaux en souffrance à l'entrepreneur Nehemiah Pierce, de Monmouth, pour le montant de \$2,240.

Après la fin de la saison, Pierce témoigna devant un comité de la Chambre, certifiant qu'il ne pouvait entreprendre de finir le chemin à meilleur compte, sans perdre de l'argent. Il jura de plus que le chemin était fini jusqu'à une longueur de 180 perches, déjà défrichée et passable en hiver, qu'il aurait bien voulu terminer dans la même saison, n'eût été la venue plus précoce des pluies et du froid. Mais, dès le premier printemps, il retournera terminer, selon les devis. Cela fait, il est probable que la route antérieure, enjambant la Bald Mountain, ne servira plus guère.

Miller et Glidden étaient donc en droit de réclamer un surplus de \$680. à la subvention votée pour eux en 1833. De plus,

ils firent si bien pour démontrer leur bonne foi, dans l'affaire de 1830, que le comité des réclamations, leur donnant bénéfique du doute, recommanda de leur rembourser même les arrérages avec les intérêts et les frais, soit \$1,840.08. Tel fut l'objet d'une résolution de la Législature (ch. 48), approuvée par le Gouverneur le 7 mars 1834. L'inspecteur ou surveillant des travaux, pour le compte de l'État, avait été Sewall Prescott, qui reçut lui aussi le dédommagement mérité²⁴.

Avec ce coup de pouce de 1834, le Maine venait de se donner définitivement un porte de sortie sur le Canada, même avec un luxe supplémentaire à Bald Mountain : détour à l'ouest de la montagne, pour le trafic lourd, ou ascension de la montagne même, pour les équipements légers et les voyageurs friands d'alpinisme . . . À l'ouverture de la session, le 9 janvier 1835, le gouverneur Robert P. Dundap résumait toute la situation dans son message aux deux branches de la Législature²⁵ :

Il me fait plaisir de vous informer que la route du Canada à l'ouest de Bald Mountain a finalement été complétée, en conformité de l'entente entre notre État et le Massachusetts. L'importance de cette route pour notre commerce intérieur croît rapidement, du fait que l'attention et l'entreprise de nos citoyens s'éveillent graduellement aux avantages qu'elle offre. L'absence d'établissements sur partie de la route retarde cependant sa pleine utilisation [. . .]

À la fin de 1834, la Canada Road, d'après les comptes publics du Maine, avait coûté à l'État \$18,391., en incluant la contribution initiale du Massachusetts. Cela donnait une moyenne de \$766.30 du mille (cf. tableau en appendice).²⁶

APPENDICES

— A —

<i>Dates des résolutions</i>	<i>Appropriations</i>	<i>Montants dépensés</i>	<i>Par qui dépensés</i>
1824, 20 fév., ch. 43	\$ 250.00	\$ 250.00	Josiah Chase
1825, 10 fév., ch. 17	400.00	400.00	Joseph Fairbanks
1826, 4 mars, ch. 47	500.00	500.00	Obed Wilson
1828, 24 janv., ch. 4	9,506.25	9,289.81	Redington, Sewall & Smith
1828, 13 fév.	100.00	100.00	Benjamin Fairbanks
1828, 18 fév.	162.33	162.33	Caleb Jewett & others
1828, 25 fév.	341.60	341.60	Redington, Sewall & Smith
1828, 25 fév.	47.00	47.00	Eleazer Coburn
1830, 17 mars, ch. 33	4,100.00	3,246.86	Miller & Glidden
1832, 8 mars, ch. 74	1,500.00	1,394.40	Abijah Smith
1833, 4 mars, ch. 85 (pertes sur le montant de l'inventaire des outils, à leur liquidation)	139.00	139.00	Miller & Glidden
1834, 7 mars, ch. 48 (supplément au montant de 1832 pour terminer la route)	680.00	680.00	Miller & Glidden
arrérages depuis 1830, avec intérêts et frais judiciaires)	473.42	1,840.08	Miller & Glidden

Total \$18,391.08 ; moyenne de 766.30 du mille.

— B —

Rapport d'un comité de la Chambre du Maine, 25 janvier 1827

The Committee to whom was referred so much of the Governor's communication as relates to opening a road from the sources of the Kennebec River to the British Provinces of Canada, and also sundry Petitions and Memorials in relation to that subject, have had the same under consideration, and ask leave to REPORT :

That the object to which the favorable attention of the Legislature is solicited, has for a long period been regarded worthy of public patronage by the government of Massachusetts, and of this State. By virtue of a Resolve passed by the Legislature of Massachusetts, in June 1817, the Commissioners for the sale and settlement of the Public Lands, caused a road to be surveyed during the same year, from the north line of the Bingham Purchase, in the County of Somerset, to the Boundary line between this State and Canada, in a direction toward the city

of Quebec. The sum of five thousand dollars appropriated by the same Resolve, was soon after expended under the direction of the Commissioners, in opening the road which had been thus surveyed. Little more however was accomplished at that time, than cutting the trees and smaller growth, and the erection of a substantial bridge across Moose River. Since that period, small appropriations have at different times been made by this State, to promote the accomplishment of the work; the amount of which has not been sufficient to be productive of any essential benefit. The road yet remains unfinished, and although it has been occasionally used by drovers, who have found a favorable market in the British Provinces for horses and cattle, it is wholly impassable for carriages; and the benefits anticipated from its establishment, have been but in small degree realized. If sufficient aid be not given to complete it in a durable manner, the expenditures that have already been made will be of little if any benefit to the community, and the liberal designs of former Legislatures frustrated. Passing over a territory owned by the States of Massachusetts and Maine, it is obvious that the work cannot be accomplished, but at the expense of these States; and it therefore becomes a question, worthy of the serious consideration of the Legislature, whether adequate funds shall now be appropriated to ensure the completion of an object, the importance of which has never been doubted, or whether it shall be abandoned, to become the work of a future generation, as beyond the ability, the resources and the energies of the present.

The distance from Bingham's Purchase to the Canada line, over which the road is to be finished, is about twenty-three miles, passing over a township of land owned by Massachusetts, another by this State, and one other by the Sandy Bay Company, and over a small tract, still owned by Maine and Massachusetts in common. It is understood that the Sandy Bay Company are under obligation to make the road over their territory, as soon as it shall be completed by the States over the land owned by them. That Massachusetts will effectually aid in the completion of a great and valuable work, which had its origin in her liberal councils, we have unyielding confidence, as well from the interest which she had to be promoted by it, as from the generous support which she has uniformly accorded to every measure, having for its object the internal improvement of the country. With the assistance which may confidently be anticipated from these sources, the sum requisite to be appropriated by this State will be deemed small in comparison with the important benefits which must attend its completion. Of these benefits, a brief notice only can be necessary. That the sale and settlement of the Public Lands in the vicinity of the road, would be among its consequences, it is not difficult to anticipate. Possessed of so large a domain of

uncultivated territory, a wise government will neglect no opportunity to spread over it a hardy and intelligent population, who will contribute to bear its burdens, and increase its strength. Of the value of such a population, the Legislatures are duly sensible.

Its benefits would also be visible among the agricultural portion of the State, by presenting new markets for their productions. Under all the embarrassments which at present exist, a lucrative intercourse is nevertheless carried on between the frontier settlements and the British Provinces, confined, however, solely to live animals. If the road were made passable for carriages, it is not to be doubted that this intercourse would be extended to all other commodities which a grazing and agricultural country produces. The consequence would be an increased value of land, new springs and motives to industry, and the settlement of territory that is now a wilderness; consequences deeply important to the prosperity and wealth of a State. During the winter, the British Provinces would afford sure markets for large quantities of fish; and the intercourse of this description would be, in no small degree, beneficial to many of our citizens, and thereby to the State at large. It is well known that large numbers of persons from the southern and middle States, annually travel for pleasure or business, by the way of the lakes and the St. Lawrence to the City of Quebec, and who return by the same route, because no alternative is offered to their choice. When it is considered that the distance from Boston to Quebec through this State, is less by near one hundred miles, than any other route, it is reasonable to conclude, that a portion, and perhaps a considerable portion of this travel, would pass in this direction, if the roads are rendered safe and convenient.

The beautiful and interesting features of the country, which, in some instances, rise to scenes of grandeur and sublimity, would render it a desirable excursion to those who travel from motives of pleasure and curiosity; while to others who journey on business, the shorter distance would give it the desired preference. In various ways, beneficial consequences attend the frequency of travel through a country; the chief of which is, that its resources, its fertility and its advantages become known, and its character proportionally elevated abroad. It is understood that the British Provincial Government have manifested a strong desire to open a communication through this avenue with the United States; and have accordingly completed a good road from the Boundary line, in continuation of that established in this State, to their settlements on the Chaudiere River. Of so much importance, even at the present time, is the limited intercourse existing, regarded by them, that preparations have been made to keep the road open and passable during the present winter,

to its junction with that on the American side. Exertions have also been made by individuals in the County of Somerset, to accomplish the same object in this State. There is already a road established, and in considerable degree completed, through the Bingham Purchase, in the County of Somerset, in continuation of the State road, to the flourishing villages, and through the fertile country bordering upon the Kennebec River. This road, the Proprietors of that Territory are under obligation to make; and unless sufficient appropriations be made by the State to accomplish the object had in view by the original Resolve of Massachusetts, the roads already established, and in some measure completed through the adjacent county, will be in a great degree useless. To a State possessed of abundant resources, of sites and territory unoccupied, and wilderness that may be made to flourish and bear the cheering marks of industry and wealth, its duty to the present and succeeding generations cannot be doubtful.

Impressed with these views, the committee recommend that a sum of money be appropriated, sufficient to complete the road, so far as it passes over the land of this State, and one half owned by the two States jointly, and by the Sandy Bay Company, agreeably to a Resolve, which is herewith submitted. All of which is respectfully submitted.

Geo. EVANS, Per order.

RÉFÉRENCES

- ¹ *Acts and Resolves of Maine*, 1824, no XLIII, pa. 327.
- ² *Idem*, 1825, no 17, p. 404.
- ³ *Idem*, 1826, p. 476.
- ⁴ *Idem*, 1826, p. 490, Resolve XIX, approved by the Governor, February 17, 1826.
- ⁵ *Idem*, pp. 502-503, Resolve XLVII, approved, March 4, 1826.
- ⁶ Reproduit par la *Gazette de Québec*, le 27 7nov. 1826.
- ⁷ J. W. Hanson : *History of the old towns of Norridgework and Canaan* ... Boston, 1849, p. 313.
- ⁸ *Acts and Resolves of Maine*, 1827, pages 561-564 incl.
- ⁹ *Ibidem*, pp. 564s.
- ¹⁰ *Documents in relation to the Canada Road*, Portland, printed by Thomas Todd, 1828.
- ¹¹ *Ibidem*, II : Report of the Agents on the Canada Road, 1827.
- ¹² *Acts and Resolves of Maine*, 1828, pages 633-635.
- ¹³ *Ibidem*, pp. 635-636, ch. 4.

- 14 *Report... exhibiting the Receipts and Expenditures of the Public Monies, during the year A.D. 1829... Public Roads.*
- 15 *Report of the agents appointed to open the Canada Road, Portland, Day & Fraser, 1830.*
- 16 Cf. « Bingham Land », dans Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. VII, pp. 357-360.
- 17 Cf. note 15 ci-dessus.
- 18 *Acts and Resolves of Maine, 1830, ch. 33, pp. 120-122.*
- 19 *Idem, 1831, pp. 195-197.*
- 20 *Idem, 1832, pp. 410-413.*
- 21 *Ibidem, p. 414, ch. 74.*
- 22 *Idem, 1833, ch. 45, page 525 ; ch. 85, pp. 570-571.*
- 23 *Idem, 1834, pp. 651-655.*
- 24 *Idem, 1834, ch. 30, page 623.*
- 25 *Idem, 1835, p. 694.*
- 26 La principale source de ces chiffres est dans les *Public and Legislative Documents of Maine, 1833, no 25* : « Communication by the Secretary of State to the President of the Senate, Feb. 12, 1833 ».

CHAPITRE XVI

CIRCULATION HUMAINE SUR LA ROUTE

Les hommes, premiers voyageurs — Exploits anonymes — Émigration canadienne-française en Nouvelle-Angleterre — Missions du curé Moyse Fortier — Avant-garde du tourisme — Service de diligence en 1835 — Évasions de quelques Patriotes par la route mal surveillée — Au tour du gouverneur Gosford — Liaison postale effectuée avec le Maine ; suspendue plus tard — Courrier local dans la Beauce — La poste dans le Maine — Avènement de l'automobile — « The Glidden Tour ».

Les motifs formulés pour l'ouverture d'une route internationale entre Québec et le Maine n'étaient pas identiques dans les deux sens, tout en portant pareillement sur le commerce et les approvisionnements. Maintes fois déjà nos citations y ont fait allusion, implicitement ou explicitement. Mais l'utilisation *humaine* de la route doit avoir la priorité ; elle est beaucoup plus *polyvalente*, pour employer un terme à la mode. Et aucun animal ni aucune marchandise n'auraient jamais fait le voyage sans être accompagnés de *voyageurs*.

Depuis que le tracé du chemin avait été visiblement marqué à travers la forêt par John Merrick, en 1810, le trajet devenait moins ardu et surtout moins risqué. Rappelons-nous l'odyssée de Robert Forbes et de sa famille, à la fin de l'hiver 1784. Et, bien avant que la route fût vraiment construite, même avant que l'on se mît à traverser des bestiaux vivants, vers 1815, il y eut des voyageurs, groupes ou individus, assez braves pour entreprendre ce long périple de cent milles à travers la sauvagerie. Il y fallait surtout de bonnes jambes : elles étaient l'unique véhicule.

Le *Lewiston Journal (Magazine Section)* du 9 novembre 1946, sous la plume de Mme Clara Marshall Fogg, racontait un incident de ce genre, sans en fixer la date de façon précise :

Over a century ago, a young Englishman brought his family over the trail from Quebec Province, then along the old Canada road and settled in fertile farm land near the location of the Wyman Dam of today. Besides the young wife and two children, there was another child, a baby, left in Quebec, too young to stand the hardships of the trail.

The following summer, the young mother walked to Augusta and had a pair of heavy walking shoes made for herself. Then she took the long trail back to Quebec, alone! Late in the Fall she returned, bringing her baby. It is hard to understand how she made this perilous journey in safety. The baby grew to womanhood and died some years ago, in Bingham...

Light of heart and light on foot, the Canadians were among those who took deepest root in Maine soil. They have prospered as their fertile farms on the border bear witness. They knew that home is where the heart is and so, in their adventuring, they followed the trail of the old Canada road that ended in Maine — their home!

Il n'est pas facile de retracer les débuts ni le rythme de cette abondante émigration canadienne-française par le chemin de Kennebec, non seulement pour le Maine, mais pratiquement pour toute la Nouvelle-Angleterre. C'est dommage que les anciens recensements américains, conservés à Washington, n'indiquent pas leur lieu de naissance et que leur nationalité s'y cache sous des noms traduits en anglais ou affreusement déformés par les énumérateurs. Des recherches plus minutieuses ont pourtant amené quelques découvertes.

Dans leur ouvrage : *The mingling of Canadian and American peoples*, Hansen et Brebner ont écrit¹ : « In 1831, there were about thirty families at Lewiston, Maine, which they had reached by following the *Kennebec Road* from the north. Undoubtedly there were many more scattered individuals and communities which escaped the observation of travelers or priests ».

Il nous a été donné un jour de découvrir, à notre tour, une autre source révélatrice et nous avons jugé opportun d'en faire une communication publique². Il s'agit de deux voyages de mission effectués dans le Maine, en 1841 et 1842, par l'abbé Moyses Fortier, curé de la nouvelle paroisse de Saint-Georges de Beauce, sur la rivière Chaudière. Sa nomination avait été suggérée à l'Évêque de Québec par le curé de Sainte-Marie, paroisse plus

ancienne, depuis le 4 décembre 1838³, souhaitant que le curé de Saint-Georges puisse « de temps en temps faire des missions à nos pauvres Canadiens répandus dans les différents postes de Whitefield, Augusta, Portland, etc. La Beauce, soulignait-il, fournit annuellement des ouvriers à toutes ces places ».

On était donc devant une situation datant déjà de plusieurs années et se détériorant graduellement. Il n'y avait plus de place attrayante pour les colons, dans les vieilles seigneuries de la Beauce et l'on répugnait au régime de franc et commun socage imposé ailleurs par la loi. On allait donc naturellement chercher de l'ouvrage outre-frontière, dans le nouvel état du Maine, alors en pleine efflorescence, et, pour un temps, le plus progressif de toute la fédération américaine. Ce n'était pas encore la grande industrie textile ; mais c'était le travail sur les fermes, en été, et dans les chantiers forestiers, en hiver. Les jeunes portaient les premiers ; mais bientôt des familles entières allaient les rejoindre, plus ou moins groupées dans chaque petite ville. Et ils ne voyaient jamais de prêtre catholique, du moins de langue française. À Augusta seulement, se trouvait une petite église, abandonnée par son curé irlandais, en 1840.

Les deux voyages de l'abbé Fortier dans le Maine, quinze jours en 1841, un mois en 1842, furent à la fois un grand succès et une intéressante révélation. Il rencontra des groupes homogènes de Canadiens français à Skowhegan, à Waterville (principalement), à Augusta, à Hallowell, à Belfast ; il ne put se rendre à Rockport, où 30 familles l'attendaient encore avec avidité. Plusieurs des catholiques ainsi secourus n'avaient pas vu de prêtre depuis 17 ans et des gens déjà mariés n'avaient pas fait leur première communion.

À part les émigrants vers la Nouvelle-Angleterre, bien sûr, d'autres voyageurs de diverses sortes sont signalés et les mémorialistes mentionnent la route avant même qu'elle ne devienne carrossable. En 1825, on écrit, en effet⁴ : « It is not unusual, however, for tourists visiting Quebec, to proceed directly to Boston, on a good road leading from the former place, and which nearly pursues the course taken by Gen. Arnold, in his march from Boston to Quebec, in 1775 ». En ce domaine, du reste, nous avons signalé déjà le voyage inaugural de la route

par une voiture américaine, jusqu'à Québec, en septembre 1830. Et, l'année suivante, ce fut l'excursion des gens de Boston et du Maine chez Antoine-Charles Taschereau, à Sainte-Marie de Beauce.

À la session du parlement du Bas-Canada pour 1832-33⁵, différents témoins défilent devant un comité spécial de la Chambre ayant instruction de s'enquérir sur l'opportunité d'établir une liaison postale directe avec Boston, par le chemin de Kennebec. Tous assurent que le chemin est bon, même pour les voitures d'été à quatre roues chargées, qu'il est surtout fréquenté l'hiver, où des Américains descendent au Canada des charges de poisson de 1,000 livres, à raison de 10 lieues par jour. Tous ces témoins étaient déjà allés jusqu'à Hallowell et même à plus d'une reprise.

En juillet 1833, le grand voyageur anglais Charles Joseph Latrobe⁶ fit le trajet de Boston à Québec, avec les moyens du temps : « From Portland, we proceeded to the Kennebec . . . to the termination of the mail routes at Anson. Here, after little delay, we made arrangements for proceeding . . . to the frontier and towards Quebec . . . The frontier line runs here over a range of mountains of medium height, and a few hours' further travel bring you to the head-waters of La Chaudière ».

Le temps était venu d'accorder aux voyageurs un service régulier de diligences entre la Pointe-Lévi (face à Québec) et les villes du Maine. C'était rappelons-nous, une des réalisations prévues par les premiers Américains à franchir le trajet en voiture, en septembre 1830. Mais la réalisation effective devait être plutôt le fait d'un Québécois, Samuel Hough, un charretier entreprenant, déjà bien connu dans la région. Après en avoir publié l'annonce dans les journaux⁷, il inaugurait, le 17 décembre 1835, un service de diligences deux fois la semaine entre Pointe-Lévi et Skowhegan, au prix de \$10. par passager. En anglais, ce genre de route s'appelait « post roads »⁸, ce qui n'implique pas du tout le transport de la *poste* (on a alors le terme « mail road »).

En 1842, le service de diligences existait encore et permettait le voyage de Québec à Boston en deux jours et demi. Puis il a dû s'interrompre, pour une raison ou pour une autre, puisque, le 15 décembre 1847⁹, Pierre Lecours dit Barras, canotier-tra-versier de la Pointe-Lévi, annonçait à son tour :

Le soussigné prévient les voyageurs qu'il vient d'établir une ligne de diligences pour l'hiver entre Québec et Fox [The Forks ?], route de Portland et Boston, qui partiront de la Pointe-Lévi toutes les fois qu'il se présentera des voyageurs. Il sera tous les jours chez M. Jos. Carrier, à la Basse-Ville, pour recevoir les ordres ou traiter avec les voyageurs, auxquels il procurera de bonnes voitures couvertes ou découvertes. Un canot traversera régulièrement le fleuve entre la ville et la Pointe-Lévi deux fois par jour.

Louise Helen Coburn nous explique quels étaient, vers le même temps, les itinéraires des services publics dans Skowhegan et les alentours ¹⁰ : « The stage road to Bingham and the Forks went by way of East Madison, the road west of the Lake [Wesserunsett] being of later construction ». Des diligences d'allégeance américaine fonctionnaient donc depuis les Forks en descendant, pour compléter le trajet de Québec à Portland et Boston.

Quelques années plus tard, sans aucun commentaire, un guide touristique ¹¹ donnait l'itinéraire, avec les distances, de ce qui nous semble bien être encore une route de diligences (stage road) : « Augusta, Sidney, Waterville, Fairfield, Bloomfield, Skowhegan, Norridgewock, Madison, Anson, Embden, Solon, Bingham, Moscow, Carritunk, The Forks, Jackman's, Moose River, State Line, St. Charles (Belle Alliance), St. Francis, St. Joseph, St. Mary, Quebec ».

Au cours des troubles politiques du Canada et de l'insurrection des Patriotes, en 1837-38, le nouveau chemin de Kennebec a vu passer quelques voyageurs illustres, qui pouvaient se dispenser du service public des diligences ou même avaient intérêt à ne pas y recourir. Le gouvernement du Bas-Canada avait bien institué une surveillance : depuis le mois d'août 1837 ¹², un sergent du 15^{ième} Régiment, nommé John Troyford, était installé avec des hommes en garnison à Sainte-Marie. Mais cette surveillance n'était pas étanche.

La première évasion à signaler fut celle du leader politique Louis-Hippolyte Lafontaine. Parti de Québec, sous une menace d'arrestation, passé chez un ami, à Saint-Michel de Bellechasse, il se rapportait, le dimanche, 24 décembre 1837, au matin, chez un autre ami, Antoine-Charles Taschereau, de Sainte-Marie ¹³.

... il me fournit son excellente cariole à laquelle [Henri Talbot dit] Gervais attela son cheval, et nous primes vers dix heures du matin, au moment où les habitans se rendaient à l'Église, la route du chemin de Kennebec. On traversa les paroisses de St-Joseph, St-François et une troisième qu'on me dit être nouvellement établie sous le nom de St-Georges; puis nous nous enfonçames dans les bois qui bordent cette route éternelle, et nous rendimes vers sept heures à l'auberge du nommé Sample, à 30 milles de Ste-Marie. On passa la nuit dans cette auberge où nous eûmes un bon souper et de bons lits. *Lundi, 25 décembre* — Nous partimes à cinq heures du matin; et nous nous rendimes, toujours à travers les bois, vers une heure de l'après-midi, chez un nommé Hilton, dans l'État du Maine, à 3 milles au delà de la ligne, et à 36 milles de la demeure de Sample. C'est la seule maison que l'on aperçoive dans l'espace d'environ 15 milles sur le chemin de Kennebec, à l'entrée du Maine.

J'y pris un assez faible diner. Le cheval de Gervais étant trop fatigué, je fus obligé, pour me conduire aux *Forks*, distance de 40 milles, d'engager Hilton, qui, avec une espèce de traîneau seulement, n'eut pas honte de me demander dix piastres. Nous convinmes de huit piastres (moitié trop), et cet homme, depuis 3½ h. p.m. jusqu'à 3½ du matin, me mena presque le pas, avec un très mauvais cheval, et par un froid intense, au village appelé *Forks*...

Quelques jours plus tard, le 8 janvier 1838¹⁴, l'abbé Georges-Stanislas Derome, curé de Sainte-Marie, écrivait à son ami, l'abbé Charles-François Cazeau, vicaire général de l'Évêque de Québec :

Tu peux tenir pour certain que Lafontaine et M. Duchonais (?) sont passés par ici pour les États-Unis. Le bruit court fort que Chartier, en compagnie de deux autres, est aussi passé dans une voiture à deux chevaux qui n'a pas arrêté dans le village et qui est passée ici le 5 au soir. Il n'a pas pris le temps, le brave curé, de dire messe en passant...

Il s'agissait de l'abbé Étienne Chartier, curé de Saint-Benoît des Deux-Montagnes, qui était devenu ouvertement « l'aumônier des Patriotes ». Et dans l'occurrence, il aurait pu être en compagnie de Louis-Joseph Papineau lui-même. Les deux fuyards venaient de voir leur tête mise à prix par le major John Colborne, gouverneur militaire : il promettait 800 louis pour l'arrestation du chef et 500 pour celle de l'aumônier.

Sans avoir de date précise à fournir de son évasion, nous avons encore la désignation certaine d'un autre exilé politique parmi les Patriotes : il s'agit de Louis Perrault, de Montréal. Une lettre de Mme Louis-Joseph Papineau, écrite à ses fils, d'Albany, N.Y., le 21 novembre 1838, nous révèle en effet ceci ¹⁵ : « M. Perrault est ici, il vas faire venir sa famille il étoit à Québec quand les troubles ont commencé et il s'est sauvé par le chemin de Kennebec ».

Ces évasions, apparemment faciles, furent suivies d'une autre plus mouvementée, celle de William W. Dodge et Edward Theller. Ces deux Américains, qui avaient été condamnés à la pendaison, pour avoir pris part à la rébellion dans le Haut-Canada, en 1837, avaient été incarcérés à la citadelle de Québec, en attendant la réponse d'un appel à la clémence adressé à la jeune Reine Victoria. Ils réussirent à s'échapper de prison et, malgré l'alerte donnée, à rencontrer des sympathisants pour les aider à repasser la frontière. Le plus dévoué d'entre ceux-ci fut un brave cultivateur de Saint-Henri de Lauzon, du nom de Jean-Baptiste Carrier, qui connaissait tous les chemins secondaires depuis Lévis jusqu'à la frontière.

Lui et ses protégés traversèrent la Beauce à cheval, durant la nuit du 4 au 5 novembre 1838. Cachés à Saint-François pour la journée suivante, dans une maison de confiance, ils repartirent le soir même et, après avoir dépassé, avec mille précautions, trois postes successifs de sentinelles anglaises, ils atteignaient, à l'aube, la borne-frontière et, quelques arpents plus loin, un poste de garde arborant le drapeau américain. Ils étaient sauvés, après avoir franchi près de cinquante milles de distance à la pluie battante, dans des chemins abominables. Les héros de cet exploit l'ont ensuite raconté eux-mêmes ¹⁶.

Enfin, une autre vedette de l'Insurrection, mais du côté du Gouvernement, cette fois, passa par la Beauce et le chemin de Kennebec. Le gouverneur Gosford, impuissant à contrôler la situation, obtint son rappel et quitta le pays aussitôt, en passant par les États-Unis. Le voyage réclamait des étapes. Le journal *Quebec Mercury* du 27 février 1838 nous apprend que, ce soir-là, lord Gosford dînerait et coucherait à la maison d'Antoine-Narcisse Juchereau-Duchesnay, à Sainte-Marie. La *Gazette de*

Québec du lendemain en dit plus long : « His Excellency was to sleep at St. Mary's, Nouvelle Beauce, last night and to-night at the lines, on the Kennebec Road. He will probably arrive on Saturday evening at Boston . . . He is accompanied by Mr. Vivian, Aide-de-Camp, Mr. Walcott, Civil Secretary, and his lady, and Mr. Engleback, who was one on the Clerks of the Royal Commissioners ». Voilà le cortège émérite que vit passer le chemin de Kennebec, en cette fin d'hiver 1838.

* * *

La nouvelle route Chaudière-Kennebec, quand elle n'était encore qu'à l'état de projet, avait été conçue, du côté canadien, comme un raccourci pour le transport de la poste depuis Québec, la capitale du pays, jusqu'aux grandes villes américaines ou du moins jusqu'aux premiers ports de l'Atlantique ouverts à la navigation durant l'hiver. Qu'on se rappelle l'objectif de l'exploration faite par Hugh Finlay, en 1773. Quand la route fut enfin devenue carrossable, on y pensa, bien sûr, encore davantage. Joseph Bouchette n'exprimait pas seulement son opinion personnelle en écrivant ¹⁷ : « The mail ought to be sent through this route to the United States, being the most direct communication ».

Au Canada, le service postal est resté l'apanage exclusif de la Couronne d'Angleterre jusqu'au 6 avril 1851. Assez dédaigneux de l'utilité publique, les dirigeants de ce service l'accordaient seulement au compte-gouttes, calculant avant tout pour qu'il fût rentable.

Mais l'ouverture du chemin de Kennebec était un fait trop notoire pour qu'ils pussent longtemps l'ignorer dans la pratique. La Nouvelle-Beauce, bien que florissante, était une colonie séparée, loin des grandes artères. On s'en était moqué jusque là : elle n'avait pas de service postal. Cependant le chemin de Kennebec, en ce domaine, apportait un facteur d'ordre politique ; il fallut bien s'y plier, même en y mettant des manières. Le 10 janvier 1832, cité à la barre de la Chambre ¹⁸, le « Député-Maître-Général des Postes » à Québec, Thomas Allen Stayner, annonçait l'ouverture d'une nouvelle route postale, de 31 milles, entre « Québec et Sainte-Marie de la Nouvelle-Beauce, avec un

bureau à la dernière place ». En fait, ce bureau avait été établi le 6 octobre 1831 et il devait s'appeler tout simplement *La Beauce*, jusqu'au début de notre siècle.

Le courrier de cette nouvelle route postale avait été accordé, par soumission, à Antoine-Charles Taschereau, pour 35 louis d'honoraires annuels. Lui ou son postillon devait faire le voyage une fois la semaine, à une vitesse moyenne de cinq milles à l'heure. Mais, comme l'affirmait Stayner, ce n'était qu'une étape. On a « en contemplation, disait-il, de continuer cette route par le chemin dit de Kennebec jusqu'au territoire américain, dans l'État du Maine, distance d'environ 65 milles ; et elle sera établie de bon printemps, si le Maître général des Postes des États-Unis, à qui j'ai écrit à ce sujet, consent à prolonger sa route de poste environ 50 milles, afin d'opérer une jonction avec la nôtre. Lorsque cette ligne sera ouverte, les citoyens de Québec seront en communication directe par la Poste avec Boston, de 150 milles plus courte que la route actuelle », celle de la frontière de Stanstead.

À la session suivante, un Comité spécial de la Chambre ramena la question avec plus d'insistance, le 11 février 1833¹⁹. On croyait que les Américains attendaient l'initiative du Canada. Mais c'était le contraire, en fait ; nous le savons maintenant par ailleurs²⁰, un bureau de poste venait d'être établi, le 4 janvier 1833, près de la frontière américaine, et le titulaire, du nom d'Elisha Hilton, venait d'en envoyer la nouvelle à Antoine-Charles Taschereau, lui assurant que la poste américaine ne manquerait pas d'être rendue à la hauteur des terres dès le 22 février.

Mais le Député-Maître-Général des Postes canadiennes, qui avait des pouvoirs discrétionnaires, se laissa tirer l'oreille jusqu'à la fin de l'année suivante ; et ce n'est qu'à l'expiration de son premier contrat pour la route postale, le 6 novembre 1834, que Taschereau vit son mandat étendu, avec terminus à Hilton's, Maine, sur la base de 150 louis par année comme honoraires. On spécifiait dans le contrat : « Depuis le 6 novembre, la malle doit être transportée avec toute la diligence que peut permettre l'état des chemins »²¹. Il est facile, en effet, de penser qu'il pût y avoir des retards en hiver, sur une trentaine de milles de chemin, pratiquement non entretenus, avant d'atteindre la frontière.

Dans ces conditions, le contrat de la poste n'était pas encore trop cher, au prix convenu de \$600. par année, même si le postillon pouvait parfois se compenser en accueillant quelque voyageur dans sa voiture.

Le régime put cependant s'améliorer, à partir du 13 juin 1836, quand il fut pris en charge par Samuel Hough, de Québec, qui faisait fonctionner déjà un service de diligence entre Lévis et Boston²². L'entrepreneur se voyait promettre un salaire annuel de 250 louis ; mais il devait fournir au préalable un cautionnement de 500 louis. Les choses, comme on voit, étaient prises au sérieux. Et il y avait même des sanctions prévues, entre autres, une amende de \$5., s'il passait droit à un bureau de poste, et de \$20., s'il oubliait un sac de courrier, etc.

Le postillon laissait Québec (ou mieux Lévis) les lundis et jeudis, à 3 heures p.m., pour parvenir à la hauteur des terres (distance évaluée à 96 milles) le lendemain, à 4 heures p.m. Il en repartait les mercredis et samedis, à 5 heures p.m., pour rentrer à Québec le lendemain, à 11 heures a.m. Cet horaire suggère, presque à l'évidence, qu'on passait la nuit à Sainte-Marie, dans une direction comme dans l'autre. Il fallait, du reste, prévoir quelques relais, pour le changement des attelages et pour le repos des passagers que le conducteur de la diligence avait normalement à voiturier.

La tradition, confirmée par certains témoignages, veut que le relais de Sainte-Marie ait été l'auberge de Pierre Blouin, là où était l'hôtel d'Armand Poulin, qui a brûlé, il n'y a pas si longtemps. La Compagnie Vachon en occupe maintenant l'emplacement. Mais il y eut aussi, plus tard, l'auberge ou plutôt la taverne de « la Morin », située au village de Scott actuel, qui faisait partie du territoire de Sainte-Marie.

Ajoutons qu'un embranchement de la route postale de la Beauce fut inauguré le 6 octobre 1836, entre Sainte-Marie et Frampton, où les Irlandais, préférés à bien d'autres, venaient d'obtenir un bureau de poste. Le maître de poste, John Ross, était aussi le postillon attitré. Il devait transporter le courrier à cheval ou à pied, par un chemin de traverse dont le parcours dans les deux sens prenait cinq heures²³.

La route postale de Québec à Hilton, sur la frontière, fut, jusqu'à 1841, la seule de son espèce avec les États-Unis, si l'on excepte l'ancienne communication de Montréal à New York, qui était la principale, empruntant alors un tronçon de chemin de fer canadien, puis la navigation par le lac Champlain et la rivière Hudson.

En 1840, Thomas Allen Stayner avait une piètre opinion de la route postale de la Beauce²⁴ : « Il n'y en a qu'une, que, suivant moi, il est nécessaire d'abolir, c'est celle depuis Québec jusqu'à l'État du Maine, par la route de Kennebec ; et pourtant, pour cette route, le Gouvernement peut croire qu'il est nécessaire de la maintenir pour d'autres raisons, que celles que donne une simple question de revenu des Postes. Je dois avouer que je suis très en peine de rien décider ou de rien recommander au sujet de cette route ». Le fonctionnaire faisait sans doute allusion aux relations diplomatiques, alors assez tendues, au sujet de la frontière canado-américaine du Maine, objet de friction depuis une vingtaine d'années, relations qui allaient se solder à notre détriment, en 1842, par le honteux traité d'Ashburton-Webster.

Plus catégorique encore, le 26 janvier 1841²⁵, Stayner classait la route postale du chemin de Kennebec parmi celles qui opéraient à perte, dans son département. Il en coûtait 250 louis (\$1,000.) par an pour la maintenir. Or, en 1840, elle n'avait rapporté que 20 louis. « Je suis maintenant porté à croire que ce serait dépenser inutilement le revenu des postes que de continuer plus longtemps cette route » . . .

Peu après le mémoire de Stayner que nous venons de citer, la route postale dut être supprimée, bien que nous n'en ayons pas retracé de preuve explicite avant 1846. Mais nos renseignements sur le côté américain du service²⁶ sont à l'effet que le contrat d'un nommé Moses Hanscom, pour le transport de la poste jusqu'à la frontière canadienne (route postale No 72 du Maine), n'a pas été renouvelé après son expiration, le 3 juin 1841. Du reste, on n'avait pas attendu cette date pour fermer d'abord les bureaux de poste américains de Canada Line ou Hilton's (1836) et de Jackman (1838). Cependant, il faut ajouter, par souci d'intégrité, que cette communication postale revint

en usage, du 1er octobre 1852 au 1er avril 1860²⁷, à raison d'un voyage par semaine.

Toutefois, l'entreprise privée vint à la rescousse du service public, pour un certain temps. Il y avait à Saint-Joseph un homme entreprenant, James Calway, meunier, marchand et peut-être autre chose, qui ne pouvait aller chercher lui-même son courrier à Sainte-Marie, pour le commerce qu'il exerçait dans la Beauce, avec une succursale au-delà de la frontière du Maine. Il engagea donc Pierre Savoie, ferblantier de Sainte-Marie, le 11 juin 1844²⁸, pour transporter, au moins deux fois le mois, son courrier et celui de toute autre personne, « depuis Sainte-Marie à aller aux lignes provinciales et au-delà d'icelles ». Il recevait pour cela cinq chelins par voyage, avec en plus le prix du passage des voyageurs, s'il en venait.

À partir du 30 mars 1844, le responsable de la route postale de Québec à Sainte-Marie fut le notaire Joseph-Noël Chassé. Il devait assurer deux courriers par semaine, au taux de 80 louis par année. Un postillon faisait le service sous ses ordres ; à partir du 4 août 1847²⁹, ce fut Jean Bilodeau, engagé à \$246. par année. Il devait faire un long règne comme postillon.

En 1848, l'établissement de nouveaux bureaux de poste à Saint-Joseph, Beauceville et Saint-Georges amena une seconde route postale, de Sainte-Marie à Saint-Georges, confiée aux soins de James Calway. Et son engagé, Louis-Charles Taschereau, de Sainte-Marie, devait prendre le courrier à son arrivée, tous les mardis, pour le porter à Saint-Georges et revenir, tous les jeudis, avec le courrier dirigé vers le nord. Cette route postale de 36 milles rapportait à James Calway 30 louis par année et il en remettait à peu près les deux tiers, à son engagé.

La fréquence des courriers augmenta ensuite à trois fois, puis à six fois par semaine, en 1862. Les titulaires aussi se succédèrent, jusqu'à ce que le service fût confié finalement aux chemins de fer, selon l'extension graduelle de leurs voies : au *Lévis & Kennebec*, en 1876, puis au *Québec Central*, en 1881.

Du côté américain, le long de la rivière Kennebec, le service postal avait précédé d'assez loin celui du côté canadien. La liste

chronologique des bureaux de poste — obtenue des Archives Nationales de Washington — sera une indication de base pour les routes postales, dont une liste viendra ensuite :

<i>Post Office</i>	<i>Postmaster</i>	<i>Establishment</i>	<i>Discontinuance</i>
Hallowell C.H. (later Augusta)	James Burton	Shortly before Jan. 1, 1795	
Norridgewock	John Ware	Shortly before July 1, 1796	
Winslow (later Waterville)	Asa Redington	Oct. 3, 1796	
Anson (later North Anson)	James Collins	Jan. 2, 1811	
Solon	Isaac Rouse	Febr. 14, 1818	
Embden	John Thompson	Nov. 30, 1822	Dec. 31, 1907
Bingham	Levi G. Fletcher	June 3, 1825	
Moscow	Eb. D. Hunnewell	Dec. 24, 1831	July 24, 1832
Carritunk (Caratunk)	Jos. Spaulding Jr.	Dec. 24, 1831	
The Forks	Simeon Whitney	Dec. 24, 1831	
Canada Line (reestablished)	Elisha Hilton	Jan. 4, 1833	April 6, 1836
	Elisha Hilton	July 24, 1858	June 17, 1859
South Anson (later : Anson)	Arthur Dinsmore	Febr. 16, 1833	
		Febr. 23, 1847)	
Moose River	Samuel Holden	April, 11, 1834	
Jackman's	James Jackman	March 19, 1836	June 1, 1838

Contrats pour le transport du courrier

(trouvés dans les *House et Senate Documents of U.S.*, « mail transportation »)

- 1824, October 2d : No 358 pt. *Augusta to Solon*, contractors : Hale and Waterhouse, January 1, 1825 to Dec. 31, 1828 ; once a week, 60 miles, \$600.
- 1832, July 1st : Route 571, from *Waterville to Norridgewock*, 20½ miles, 6 per week, by stage ; thence *to Anson*, 13 miles, 3 per week, by stage ; thence *to Bingham*, 16 miles, once a week, by gig.
- 1832-1836 : Route 41, from *Farmington, by Anson and up to Canada Line* (according with the opening of new offices) ; contractor, Moses Hanscom of Farmington, once a week, \$400. a year.
- 1836, May 19 to Dec. 31 : Route 41, *Skowhegan to Canada Line* ; contractors, Spalding & Brown ; distance 88½ miles, by stages, twice a week ; \$400. a year.
- 1837, July 1st, to 1841, June 30th : Route 1, *Portland to Bangor (by Augusta)*, 125 miles, daily, in four-horses post-coaches ; contract with W. H. Morse, \$13,000. per annum.

1837, July 1st, to 1841, June 30th : Route 18, *Augusta to Anson*, 50 miles, 6 times a week ; all in four-horses post-coaches ; contract with Lucius Allen, \$2,300.

1837, July 1st, to 1841, June 30th : Route 72, from *Anson to Canada Line*, 91 miles, three times a week, in four-horses post-coaches to the Forks ; and twice a week, the residue, in stages, when practicable ; contract with Morses Hanscom, \$3,500. par annum.

Nous n'avons pas cherché à allonger cette énumération ; elle deviendrait fastidieuse. Seuls les commencements comportent un certain intérêt. Par exemple, la Maine Historical Society, à son siège social de Portland, possède un tableau à l'huile du peintre Charles E. Beckett (1814-1866) intitulé : « Winter Scene Near Portland of Dr Cummings Driving His Fast Horse Jane Medora which at One Time Carried the Mail to Canada ». Si cette légende dit la vérité, la scène reproduite se situerait entre 1834 et 1841, ou entre 1852 et 1860, mais plus vraisemblablement dans cette dernière période (Planche 24).

* * *

L'introduction de l'automobile sur les grandes routes, au début du présent siècle, ne fut pas seulement une sensation ou une surprise passagère. Elle transforma radicalement le régime routier et l'histoire des voyages. Les chemins et les hommes ont dû s'adapter à la machine nouvelle, que nos habitants, à court de terme, appelaient le « quatre-roues sans chevaux » et d'autres, en plaisantant : « le diable en personne, avec la gazoline en avant et la peste en arrière ».

Les annales et parfois les photos de plusieurs localités ont enregistré le souvenir de ce qui fut la première automobile (Planche 24) à rouler dans les limites du patelin. Mais, sur les grands parcours, les souvenirs se sont aussi vite effacés que les traces de ces fantômes peu ou pas identifiés. Au fait, quelle fut la première automobile à franchir la frontière canado-américaine par la route Chaudière-Kennebec ? Qui donc, parmi nos vétérans, pourrait nous le dire avec certitude ?

En 1948, nous étions en correspondance avec Mme Clara Marshall-Fogg, de Duxbury, Massachusetts, qui avait communiqué un excellent article sur la Canada Road au *Lewiston Journal*

(Magazine Section) du 9 nov. 1946. Elle était à la fois une habitué et une admiratrice de cette voie de communication. Elle en connaissait les vieux habitants, pour les avoir consultés. « Every year, from 1914 to 1921, we drove to Quebec in October and they told us our car was the first Maine car to make the trip » . . .

Passe, peut-être, pour la première voiture du Maine. Mais ce n'était pas, de loin, la première automobile, absolument parlant, qui traversait le territoire. Nous renvoyons nos lecteurs, pour preuve, à tous les journaux des deux pays, en juillet 1906. Car ce fut une grande et retentissante initiative que ce *Glidden Tour*, ce rallye de 85 voitures, parties de Chicago et de Buffalo, le 12 juillet, sous les auspices de l'American Automobile Association, pour aboutir (celles qui auraient tenu le coup), le 27 au soir, à Bretton Woods, près du mont Washington, dans le New Hampshire, après respectivement 1600 et 1134 milles de course. Il y avait deux trophées en jeu : le « Glidden », pour tous les concurrents, et le « Deming », pour ceux de Buffalo. La vitesse moyenne prévue était de 13 milles à l'heure et les règles du jeu étaient très sévères. Plusieurs des voitures étaient occupées par des officiels, des juges et des journalistes, avec toute une mise en scène bien américaine : au-delà de 300 personnes, dont 38 femmes.

Après des étapes et des réceptions à maints endroits, le 24 juillet au matin, partaient de Québec une trentaine de voitures persévérantes, dont dix-neuf avec une fiche de route parfaite. Elles avaient pour objectif de la journée Jackman, Maine, à 109 milles de distance. Les premières voitures traversaient Saint-Joseph de Beauce à 11 heures du matin ; tous les habitants, alertés d'avance, étaient des spectateurs sur la route. On prit en moyenne 8 heures à atteindre Jackman, où, faute de logement suffisant, des voyageurs durent coucher sous la tente. Six concurrents venaient d'être éliminés. Tout alla bien par la suite et, au terme de la course, à Bretton Woods, treize voitures ayant conservé une fiche parfaite, il fallut tirer au sort pour l'attribution du trophée offert par Charles J. Glidden, de Lowell, Mass., lui-même un des participants de la caravane.

Le *Quebec Daily Telegraph* du 23 juillet 1906 rapportait un incident pittoresque qui s'était produit sur le parcours. Sur un pont très étroit, le convoi a rencontré un fermier roulant dans un boghey. Le cheval refuse obstinément de reculer : un bon cheval de bataille ! L'automobiliste de tête maintient pareillement son droit du plus fort, d'autant plus justement que trois autres voitures sont déjà derrière lui à klaxonner. Alors, quelqu'un trouve la solution qui sauvera l'honneur de part et d'autre : on dételle le cheval, qui consent à traverser allège, les narines gonflées, la tête haute. Puis une douzaine de bras vigoureux empoignent le boghey et le font traverser à son tour en survolant la carrosserie des automobiles. C'eût été plus tragique, si le cheval se fût jeté à côté du pont avec sa voiture ou fût tombé mort de syncope, comme il est arrivé dans quelques-unes des rencontres entre ces nouvelles machines au bruit infernal et de braves chevaux pris au dépourvu, avant leur *recyclage*.

RÉFÉRENCES

- 1 Yale University Press, New Haven, 1940, p. 124. Voir aussi R.J. Lawton, J. H. Burgess et H. F. Roy : *Franco-Americans of the State of Maine*, Lewiston, 1915 ; les anciens journaux : *Somerset Journal*, Skowhegan 1823-1841), *Kennebec Journal* (1833-1852), *Bangor (or Maine) Historical Magazine*, etc.
- 2 Honorius Provost : « Un chapitre d'histoire religieuse dans le Maine », dans la *Revue de l'Université Laval*, vol. II, no 10, juin 1948, pp. 853-860.
- 3 Archives de l'Archevêché de Québec, cartable Saint-Georges I.
- 4 G. M. Davison : *The fashionable tour, in 1825, an excursion to the Springs, Niagara, Quebec and Boston*, Saratoga Springs, 1825, 167 pages.
- 5 Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, vol. 42, appendice : Minutes des témoignages.
- 6 *The Rambler in North America*, 2 vols. London, 1836 : vol. II, pp. 101ss.
- 7 *La Gazette de Québec*, 7 décembre 1835.
- 8 Jos.-Edmond Roy : *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. III, pp. 191ss.
- 9 *Le Canadien*, journal de Québec.
- 10 *Skowhegan on the Kennebec*, page 412.
- 11 W. Williams : *The traveller's and tourist's guide through the United States of America, Canada, etc.*, Philadelphia, 1851 (p. 13).

- 12 Archives de l'Archevêché de Québec, cartable Sainte-Marie I, no 116 : lettre du 4 novembre 1837.
- 13 Extrait de son journal de voyage en Europe, Archives du Séminaire de Québec, Ms 229, pp. 3ss.
- 14 Archives de l'Archevêché de Québec, cartable Sainte-Marie I, no 117.
- 15 Publié dans le *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec*, 1957-58, p. 90.
- 16 E. Alexander Theller, *Canada in 1837-38*, Philadelphie, 1841, 2 vols. 264-316 pp : L.-N. Carrier : *Les Événements de 1837-38 ... Québec*, 1877, 194 pages.
- 17 *A Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, London, 1832.
- 18 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1831-32*, Appendice PP.
- 19 *Item pour 1832-33*, pages 311, 395, 550.
- 20 National Archives, Washington : Records of the Post Office Department.
- 21 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, pour 1835-36, Appendice GG.
- 22, 23, 24, 25 *Journal de l'Assemblée du Bas-Canada ... pour 1846*, Appendice F.
- 26 National Archives, Washington : Records of the Post Office Department.
- 27 *Journaux de l'Assemblée Législative ... pour 1861*. Documents de la Session, no 1.
- 28 Archives judiciaires de Saint-Joseph de Beauce, minute du notaire J.-N. Chassé.
- 29 *Ibidem*, minute du notaire Thomas-Jacques Taschereau.

CHAPITRE XVII

USAGE COMMERCIAL

Débuts avec le commerce des bestiaux vivants conduits à Québec — Douane canadienne instituée en 1822, à Sainte-Marie, avec Antoine-Charles Taschereau — Un registre fort révélateur — Nouveaux droits imposés — Une année très active prélude à l'ouverture de la voie carrossable — De la morue et d'autres articles — Une idée des charges de cheval — Port douanier déménagé à la rivière du Portage (Armstrong) en 1836 — Percepteur et commis — Tableau des perceptions, 1840-1863 — Douane supprimée — Contrebande effrénée — Enquête du consul général américain — La douane des Forks n'est pas étanche — Les deux bureaux finalement installés à la frontière même.

Quand il n'y a pas de loi, il n'y a pas de hors-la-loi ; quand il n'y a pas de douane, il n'y a pas de contrebande. Tant que les voyageurs du chemin de Kennebec eurent à peine le moyen de réchapper leurs personnes, on ne pensa pas à les tracasser pour leurs bagages. Mais l'audace et l'appât du gain provoquent parfois des exploits. Comme celui-ci, cueilli de la bouche des vieux Kennebeckers et rapporté toujours par Mme Clara Marshall Fogg (*Lewiston Journal - Magazine section*, 9 nov. 1946, page 7) :

It was in February of 1819 when Captain Josiah Heald of Concord had 1200 pounds of cheese and 600 pounds of butter to « transport to Canada on hand sleds ! »

He hired his two nephews to help him. Each was to haul 600 pounds besides his provisions. They planned to take a load of 200 pounds on each sled and go as far as they could and back in a day ; the next day they would take 200 pounds and go on as before ; and the third day they would take the balance and camp there.

They were gone 26 days. One of the nephews received \$16. in silver and the other was paid in this way : his uncle gave the boy's father provisions for what was due his nephew.

It was this same Captain Heald who in June 1816, while driving cattle to Canada, was caught in a snow storm on the 19th of the month when four of his oxen and one cow perished on account of the cold.

Quand les bestiaux vivants du Maine se mirent à parvenir, en nombreux troupeaux, sur les marchés de Québec, vers 1815, on dut en avoir rapidement connaissance en haut-lieu. Mais, comme ces arrivages corrigeaient d'abord une pénurie locale, la satisfaction des consommateurs empêcha qu'on y prit trop garde. Avec le temps, toutefois, les autorités civiles se rendirent compte qu'on perdait un revenu possible et qu'on laissait s'exercer une concurrence ruineuse pour les producteurs de la région. Les règlements et les droits douaniers sont d'ordinaire institués pour des motifs de cette sorte.

Toujours est-il, que, le 6 mai 1822, une proclamation de Lord Dalhousie ¹, gouverneur du Bas-Canada, établissait un port d'entrée pour le service douanier à Sainte-Marie, sur la nouvelle voie de communication avec la république voisine. Et, dès le lendemain, Antoine-Charles Taschereau était nommé percepteur à ce poste. Sur un plan de l'arpenteur Jean-Pierre Proux, le 20 septembre 1825 ², intitulé : « Plan du chemin de la Beauce jusqu'à la Pointe Lévy, fait à la requisition de l'Honorable Société de Sainte-Marie », on voit l'*office de douane* placé dans le village de cette paroisse. Le même arpenteur, sur un plan du 10 septembre 1833, nous permet de localiser mieux encore cet *office*. Il était au bord de la rivière, sur le site de l'ancienne maison de Louis Audet, charron, alors que la résidence même d'Antoine-Charles Taschereau n'était autre que l'ancienne maison de Mme Veuve Edmond Brochu, aujourd'hui remplacée par la pâtisserie Vachon.

On peut légitimement se demander pourquoi placer la douane à 65 milles de la frontière. Nous répondons en donnant deux raisons, très valables dans le temps, indépendamment du facteur de patronage, qui n'est pas à écarter *a priori*, dans le cas du percepteur Taschereau. D'abord, il ne passait encore par la frontière que des animaux vivants, destinés aux marchés de la ville, non pas à la Beauce, qui n'en avait cure. Ensuite, et surtout, l'établissement d'une maison de douane à 30 milles dans la forêt

et l'entretien d'un douanier à plein temps, à cet endroit, auraient comporté des frais hors de proportion avec les revenus escomptés de la douane.

Jetons un coup d'œil sur les rapports de recettes (« retours ») du port douanier de Sainte-Marie. Il est resté, au chef-lieu judiciaire de Beauce, à Saint-Joseph, un grand registre (*Day-Book*), qui a dû contenir les entrées depuis le début, en 1822, mais dont les premières feuilles et le titre sont disparus, malheureusement. La première page conservée entière concerne le « quarter ending 10th October 1825 ». Et la dernière entrée est à la date du 25 septembre 1845. C'est donc vingt années de fonctionnement de la douane canadienne sur le chemin de Kennebec ; les en-tête sont comme suit, en anglais (faut-il nous en surprendre ?) :

« General Goods Duties under Duties under
« Importer's name imported Imperial Acts Provincial Acts »

Pour combler la lacune du début, nous trouvons ailleurs quelques informations. À la première saison des opérations, en 1822, le percepteur Taschereau chargea 10% à un nommé Joseph Fairbanks, de Kennebec, « on 31 heads of cattle, one colt and 190 sheep, valued at £ 137 ». Le Gouverneur lui fit savoir, le 19 octobre³, qu'il avait outrepassé ses droits et devrait remettre les argents perçus. Le 22 juin 1825⁴, Taschereau est avisé qu'il pourra remettre les sept chevaux saisis à un nommé Étienne Bouillard, à qui il est permis de les entrer en Canada sans droits.

Ces coupures de recettes n'étaient pas de nature à rendre la perception lucrative, au port de Sainte-Marie. Au début de 1824, Taschereau demanda au Gouverneur d'affecter au moins les recettes de son bureau à la réparation du chemin de Kennebec, son mauvais état étant la « cause du peu de commerce d'exportation d'effets du pays par cette voie, comme il paroît par les retours de la Douane de Sainte-Marie » . . .⁵. Mais cette faveur lui fut refusée. La Chambre, du reste, n'était sympathique ni au Gouverneur, ni au fonctionnaire, ce qu'il est facile de déduire d'une dépêche de Lord Bathurst au gouverneur Dalhousie, datée de Londres, le 7 janvier 1826⁶ : Comme l'Assemblée a négligé

de pourvoir à la pension du percepteur de la Nouvelle-Beauce, cette pension est abolie.

En conséquence, dans le registre du percepteur conservé à Saint-Joseph, après le trimestre finissant le 10 octobre 1825, on saute au trimestre finissant le 5 janvier 1827. Qu'était-il advenu ? La douane de Sainte-Marie avait été d'abord fermée. Mais, peu après, un statut impérial (6 George IV, ch. 114) et un autre du parlement du Bas-Canada (6 George IV, ch. 1), concernant la contrebande du thé, contraignirent Lord Dalhousie à rouvrir notre port douanier, par une proclamation du 3 juillet 1826. À cette occasion, Antoine-Charles Taschereau reçut une nouvelle commission de percepteur.

Et comme par enchantement, les opérations de la douane furent très actives durant la période du 10 octobre 1826 au 10 octobre 1827⁷. N'oublions pas que c'est justement l'année où le public du Maine et de Québec s'était enthousiasmé de la nouvelle route en construction, jusqu'à souscrire pour son premier entretien d'hiver. La publicité produisit ses fruits, non seulement sous forme d'un transit considérable d'animaux vivants, mais, pour la première fois, d'un gros lot de marchandises transportées en voitures. Le percepteur a enregistré les articles grevés de droits : les animaux (10% de la valeur) : 44 chevaux, 190 bêtes à cornes et 1758 moutons ; les provisions (15%) : 1790 livres de morue fraîche, 1350 livres de pommes séchées, 870 livres de beurre, 80 livres de luzerne, 80 livres de miel, etc. ; les objets manufacturés (30%) : 4 horloges et 27 paires de souliers. Valeur totale des *importations* taxées : £ 1313,12,5 ; droits perçus : £ 138,5,¼. Sur les *exportations*, les chiffres ne sont donnés qu'en gros : « Marchandises sèches au montant d'environ £ 300 ; Liqueurs £ 60 ». Les commerçants du Maine — du moins ils sont tous de noms anglais — ne retournaient donc pas tous avec leurs voitures *allèges*.

L'année suivante, du 10 octobre 1827 au 10 octobre 1828⁸, sans chemin entretenu l'hiver, il n'y eut que des animaux à traverser, en nombre comparativement insignifiant : 9 chevaux, 22 bêtes à cornes et 72 moutons ; valeur £ 169,7,0 ; droits perçus £ 16,18,8½. Exportations : *nil*. Taschereau, qui déclarait n'avoir rien reçu comme « honoraires », devait se contenter d'une com-

mission de 50% sur les droits perçus. Que dire, alors, de sa rétribution, en 1828-29 ? Pendant les 12 mois, il ne vit passer à sa porte que 8 chevaux et ne recueillit que £ 5,1,0 de douane ?

Le percepteur écrivit donc à Lord Aylmer, gouverneur, le 15 mars 1831 ¹⁰, pour demander au gouvernement la même allocation annuelle de 40 louis que recevait le percepteur du port de Stanstead, pour loyer du bureau et « toutes dépenses contingentes ». La requête ayant échoué auprès du comité de la Chambre, Taschereau la représenta, le 25 novembre 1831 ¹¹, en réclamant les arrérages depuis le 10 octobre 1825. Référée au comité permanent des Comptes publics et étudiée au mérite, elle eut cette fois une réponse péremptoire : concernant la douane de Sainte-Marie, « le peu de droits qui y sont perçus n'autorise pas l'allocation qui est demandée ». Le percepteur resta donc sur son appétit de ce côté.

Mais, il eut, à partir de l'automne 1830, l'occasion de se reprendre sur les recettes accrues de la douane, en raison de l'ouverture définitive du chemin de Kennebec, devenu carrossable été comme hiver. Entre le 10 octobre 1830 et le 10 octobre 1831 ¹², il y passa, en importations, une valeur déclarée de £ 9,091,3,8 : 2,098 animaux divers, 15,700 livres de morue fraîche, 2,920 livres de pommes sèches, du beurre, du fromage, des tissus, de la mercerie, des chaussures, un cabriolet, un chariot, une chaise roulante, une machine à battre le blé (importée par un nommé Ed. Bélanger) etc., etc. Les exportations s'élevèrent à une valeur de £ 1,368.10.7, surtout des tissus, des mouchoirs de soie et « 660 gallons d'Esprit de la Jamaïque (coté à 5 chelins le gallon).

Déjà, à cette date, et davantage durant les années qui suivent, les marchandises d'importation qui nous étonnent par leur quantité prodigieuse sont les horloges, les pommes séchées et la morue fraîche. Nous n'avons pas d'explication à fournir dans les deux premiers cas. Mais, pour ce qui est de la morue « fraîche », entendons pratiquement la morue *gelée*, en hiver, l'explication est facile. La population du Bas-Canada, en grande majorité catholique-romaine, avait à s'abstenir de viande tous les vendredis et surtout les 40 jours du carême au complet. Il y avait

bien le poisson salé, apporté du golfe Saint-Laurent avant la fermeture de la navigation, à l'automne. Mais on se dégoûte d'un menu trop uniforme ; et l'on pouvait y remédier par le surplus de morue pêchée durant la saison froide, sur les côtes du Maine, et conservée fraîche (?) à cause de la basse température de la saison.

Ajoutons à cela qu'elle ne coûtait aux grossistes importateurs que 6 chelins les cent livres (environ \$1.20), calcul fait pour 1830-31, avant le fret et la douane, celle-ci à 2¼ pour cent. C'était une aubaine, au moins pour la classe assez à l'aise pour se payer cette variation dans le menu, et cela même dans les campagnes. Aussi bien, si l'on voit un Samuel Hough, charretier de Québec, annoncer 20,000 livres de morue fraîche à vendre, le 4 janvier 1836¹³, — son service de diligence par le chemin de Kennebec lui fournissant l'occasion de voiturier des poissons avec ses passagers, — on voit pareillement un marchand-aubergiste de Sainte-Marie, Jean Genest dit Labarre, importer jusqu'à 8,800 livres de morue le même hiver, 1839-40. Nous avons trouvé de lui un marché avec Pierre Fontaine, cultivateur du même endroit¹⁴, pour aller à Hallowell, Maine, « avec son cheval et une voiture convenable . . . et revenir chargé de sept quintaux pesant, et de faire le voyage à ses propres frais excepté les passages [de ponts et de rivières] et logement seulement, sans y comprendre la nourriture » . . . , moyennant 12 chelins par quintal, rendu à la demeure du marchand. C'était un voyage qui pouvait prendre six jours, non nourri, pour \$16.80 environ, l'homme, le cheval et la voiture.

Voici, en tableau, les rapports de la douane de Sainte-Marie pour les années 1830-1835, par Antoine-Charles Taschereau :

<i>10 oct</i>	<i>au 10 oct.</i>	<i>Importations</i>	<i>Exportations</i>
1830	1831	£9,091. 3. 8	£1,368.10.7
1831	1832	7,480. 3. 4	4,568.10.0
1832	1833	269. 1. 3	5,013. 6.8
1833	1834	388. 1.11	1,048.15.0
1834	1835	426.18. 7	1,935.16.8
(1832	1835)	11,165. 0. 0,	valeur des animaux vivants entrés en franchise.

Le port douanier de la Beauce était toujours à Sainte-Marie. Mais, à la session de 1835-36, il fut présenté un bill pour régler différents points concernant la douane. Appelé à témoigner devant un comité de la Chambre, le 26 janvier 1836¹⁵, Antoine-Charles Taschereau présenta les rapports complets depuis le début de sa charge, le 7 mai 1822. « Je considère, ajoutait-il, qu'il est absolument nécessaire d'établir une Douane sur le Chemin de Kennebec ; l'endroit le plus convenable, selon moi, est . . . sur ou près de la Rivière du Portage sur le dit chemin (environ 11 milles de la frontière), au lieu de Ste-Marie, où il se trouve actuellement, vu que cette rivière n'est pas guéable ; qu'on y a bâti un pont, et que c'est l'endroit où les voyageurs sont obligés de traverser. Je suis d'opinion qu'on fait beaucoup . . . de contrebande (il disait ensuite : Cigares, Tabac en Torquette, Miroirs, Bottes et Souliers, et une grande quantité de Thé), et qu'on empêcherait ce commerce en établissant la Douane au lieu dont j'ai parlé. Je ne crois pas que le Salaire du Collecteur au Port de Ste-Marie soit proportionné aux services qu'il rend. » Il proposait comme « rémunération suffisante » £ 150 pour le Collecteur et £ 50 pour les visiteurs (ou inspecteurs).

Après avoir étudié cette déposition, le comité de la Chambre présenta son bill, qui fut adopté le 24 février 1835 et sanctionné le 21 mars suivant¹⁶. Effectivement, le port douanier était déménagé de Sainte-Marie au pont de la rivière du Portage. Mais le salaire du Collecteur demeurait à 50% des droits perçus, avec maximum de £ 100, plus une allocation de £ 25 pour loyer d'un bureau de perception et autres dépenses contingentes. De plus, on n'accordait pas d'assistants au collecteur ; et celui-ci, désormais, ne pourrait plus être membre du Parlement, ni voter aux élections.

Bien sûr, Antoine-Charles Taschereau tenait trop à son influence et à ses émoluments de député, pour hésiter sur le choix. Mais il s'en tira en faisant nommer comme percepteur de la douane son neveu, le notaire Thomas-Jacques Taschereau, qui reçut sa commission de Lord Gosford, le 2 décembre 1836. À lui incombait alors de transporter la douane à son nouveau site. Comme il n'y pouvait résider lui-même, il engagea un cultivateur, résident de l'endroit, James Armstrong, pour son commis, le 12

janvier 1837¹⁷, moyennant la moitié des recettes comme rémunération. Le nouveau port douanier s'appela d'abord « Taschereau's house », avant de devenir finalement « Armstrong ». D'ailleurs, le simple commis de 1837 finira par être reconnu comme *douanier*, le 27 novembre 1850¹⁸.

Depuis la nomination de Thomas-Jacques Taschereau, en raison des troubles politiques et de la suppression de la constitution du Bas-Canada, impossible de savoir si la douane de la Beauce a continué de fonctionner. Aucune mention dans les documents publics avant la session de 1841, où on signale à peine, pour la période entre le 1er octobre 1839 et le 1er février 1841 : « Commission du Collecteur de la Douane, £ 12.10.0¹⁹. À la session suivante, le 28 septembre 1842²⁰, Taschereau présenta sans succès une requête pour faire augmenter son salaire et ramener le port douanier à Sainte-Marie. Ce n'est qu'à la session de 1849²¹ que nous constatons qu'il a enfin obtenu, l'année précédente, un salaire de £ 75.0.0. Et, après le changement de devise officielle, le salaire, en 1858, sera encore l'équivalent, soit \$300.²²

Voici maintenant, en tableau, autant que nous avons pu les compiler, les valeurs des importations et exportations passées à la douane d'Armstrong, de 1840 à 1863. Mais auparavant, deux observations : au chapitre des importations, après 1850, nous apercevons des « voitures et effets d'émigrés », entrés en franchise, indice que des étrangers entraient au Canada par cette frontière, alors que tant de Canadiens français faisaient le contraire. Et, parmi nos exportations, nous commençons à revendre des chevaux en bon nombre aux États-Unis, avec un peu de sucre d'érable et beaucoup de bière (2,000 gallons en 1852).

<i>Année</i>	<i>Importations</i>	<i>Droits perçus</i>	<i>Rétribution</i>	<i>Exportations</i>
1840	£	£ 43. 0. 5	£ 46.10. 6	£
1841		38.10. 5	44. 5. 2	
1842		20.12. 3	35. 6. 1	
1843		100.13. 2	72. 9.11	
1844		148.14. 3		
1845		115.14.10	111.15. 5	
1846		113. 2. 2	100. 0. 0	
1847		85.19. 5	100. 0. 0	
1848	472. 5. 8	57.11. 2	75. 0. 0	
1849	260. 2. 6	35. 0. 9	75. 0. 0	
1850	1032.10.11	89.15. 6	75. 0. 0	1918.18. 0
1851	1500.11. 2		75. 0. 0	1603.19. 6
1852	1276. 6. 3		75. 0. 0	846.10. 0
1853	439. 6. 6		75. 0. 0	1382.10. 0
1854	1064. 3. 5		75. 0. 0	583. 1. 0
1855	938. 5. 1		75. 0. 0	830.10. 6
1856	1025. 4. 5		75. 0. 0	783.15. 0
1857	1356.15. 3		75. 0. 0	2710. 6. 6
1858	\$6005.00		\$300.00	\$2858.00
1859	5405.00		300.00	2580.00
1860	4787.00	\$ 64.00	300.00	2593.00
1861	5064.00	75.09	300.00	2401.00
1862	5886.00	54.46	300.00	2116.00
1863	4263.00	110.95		749.00

Depuis de nombreuses années, la douane du chemin de Kennebec se trouvait donc nettement déficitaire. D'autres ports d'entrée l'étaient aussi. Malgré leur existence, la contrebande se pratiquait couramment. Par exemple, en juillet 1841²³, James Armstrong rapportait à son officier qu'on avait passé récemment dans les bois, à son insu, pour \$400. de bijouterie. Ajoutons que l'ère des chemins de fer était commencée et qu'à partir de 1854, la ville de Québec rejoignait Portland, Maine, via Richmond, P.Q. Dans ces conjonctures, un ordre en conseil du Gouverneur du Canada, daté du 12 août 1863, abolit plusieurs ports d'entrée, dont celui de la Beauce. Dans les rapports, il semble qu'il avait cessé ses opérations depuis le 30 juin.

Les importateurs étaient censés se rapporter désormais à la douane de Québec. Mais, allez-y-voir ! Ce fut le déclenchement d'une contrebande effrénée. Le 9 septembre 1864²⁴, le vice-consul américain à Québec, David Thurston, transmettait à Washington une lettre qu'il venait de recevoir, révélant qu'il se passait des choses inouïes sur le chemin de Kennebec. Là-dessus, le Département d'État américain donna congé de 30 jours à son consul général de Montréal, avec mandat de mener une enquête personnelle sur cette affaire. Voici un extrait du rapport produit le 25 octobre 1864²⁵, par le consul J.R. Giddings :

On Wednesday morning (Oct. 12), although the weather was most impropitious, and the roads in a very bad condition, I left Quebec in an open wagon, and arrived at St.Mary's on the evening of that day the distance being thirty five miles. The roads were so bad that I concluded to send the wagon back to Quebec, and on Thursday proceeded on my journey in a French cart, leaving St.Mary's at midnight. I arrived late in the afternoon of Thursday at a place called Marlow post office, known as « Armstrong's », ten miles from the line, forty five miles from St. Mary's and seventy nine miles from Quebec.

At Armstrong's there has been until within a year a Canadian Custom House, the only one between Quebec and the line, which has now been discontinued by the Canadian Govt., leaving all goods coming into Canada over this road, virtually free. Armstrong, who was himself Custom House office at that place, until the discontinuance of the office, keeps a tavern, the only one in all that neighbourhood. From a son of Armstrong whom I employed to take me over to Alton's [Hilton's] fifteen mile distant, and five miles from the other side of the line, and who seemed to possess considerable knowledge in relation to the operations of the smugglers, I learned that the traffic had been quite brisk during the past season and that about three hundred wagons passed up and down the road during the summer. I further learned that these wagons usually brought such goods from Maine as the owners could sell to advantage in Canada, and disposed of them in the various villages along the Chaudière, obtaining from them as much, and sometimes more, in Canadian money, than they had paid for them in the States. After disposing of their goods they proceeded to Quebec where they generally purchased loaf sugar, brandy and other liquors, spool thread and sometimes tea, which they took back to Maine. When I suggested that they must run a great risk in passing the Custom House at the Forks of the Kennebec, I was informed that they usually crossed the bridge at that point in the night

and proceeded on down the river without difficulty, and that no one had been arrested during the past season. The profits of this species of traffic are very great. No duties are imposed in Canada on the goods brought in, and the smuggler is enabled to obtain for his goods the same number of dollars in gold or its equivalent, that he paid in United States currency. He then invests the money thus obtained in brandy which costs him at Quebec, three dollars and fifty cents per gallon, or in crushed sugar which costs from ten to eleven cents, or in spool thread which costs from four dollars fifty cents per gross, and if he succeeds in getting pass the U.S. Custom House without duties, he realizes at least two hundred per cent profits... The road called the Kennebec road is the only one leading directly from Quebec to Maine. It follows the valley of the Chaudière as far as the village of St. Georges... It then runs along the valley of the Du Loup for about seventeen miles, and then strikes across the highlands, to Moose River, the headwaters of the Kennebec and from thence to the Forks of the Kennebec at which point the first U.S. Custom House is located. The distance from the Forks to Quebec is one hundred and forty four miles. The road in good weather is an excellent one, with the exception of about twenty five miles from Armstrong East, which is precipitous. The valley of the Chaudière from Quebec to St. Georges is almost one continuous village. The villages of St. Henry, St. Isidore, St. Mary, St. François and St. Georges, each contain quite a large population. Since the discontinuance of the Custom House at Armstrong's, all these villages can be supplied with goods, from the State of Maine, duty free... The contraband can easily be stopped.

Comme remède à ces désordres, au point de vue commerce américain, le Consul général suggérait à ses supérieurs de placer la douane des Forks près du pont de péage couvert, sur la rivière Kennebec, avec une solide barrière, pour prévenir les passages clandestins des voitures. De plus, l'officier collecteur, nommé Kimball, devait avoir un assistant, pour tenir la garde jour et nuit. Le Consul général revint ensuite à Montréal en passant par Augusta, Saint-Albans et Saint-Jean de Québec.

Une douane et des douaniers avaient ainsi existé, depuis nombre d'années, sur la *Canada Road*, dans le Maine. Il appert que cette agence a été assez longtemps sous la surintendance du collecteur du port de Bath, Maine. Or, dans l'état où se trouvaient les dossiers de la douane à cet endroit²⁶, il nous a été impossible de les consulter. Peut-être les *U.S. Public Documents*

seraient-ils révélateurs à leur manière. Mais nous avons recouru seulement à la série du *U.S. Official Register*, recueil assez complet des employés fédéraux.

- 1830 — Le collecteur à Bath est William King ; il a quelques noms d'agents sous sa dépendance, mais sans indication de lieux.
- 1832 — Lemuel Fletcher, Canada Road, Deputy Collector & Inspector (sal. \$196.66).
- 1835 — Lemuel Fletcher, Canada Road, Deputy Collector & Inspector (sal. \$196.66).
- 1838 — Ebenezer White, Gardiner & Canada Road, Inspector.
David White, Moose River & Canada Road, Deputy Collector & Inspector.
- 1839 — David White, Moose River & Canada Road, Deputy Collector & Inspector.
Jacob Lowell, Canada Road, temporary Inspector.
- 1841 — Charles B. Foster, Canada Road, Deputy Collector & Inspector.
Jacob Lowell, Canada Road, temporary Inspector.
- 1845 — Charles Hasmer, Canada Road, and Canada Line, Deputy Collector.
Joseph C. Snow, Canada Road, and Canada Line, Inspector.
- 1849 — Christopher Thompson, Canada Road, Deputy Collector & Inspector.
- 1851 — Christopher Thompson, Canada Road and Canada Line, Deputy Collector & Inspector.
- 1855 — George Parks, Canada Road and Canada Line, Deputy Collector & Inspector (sal. \$650.).

Plus tard, en 1864, comme nous l'a révélé le Consul général américain, la douane était installée aux Forks, avec un nommé John Kimball comme responsable. Plus tard encore, le siège de la douane s'installa à Jackman, Maine, avec un poste d'inspection à *Dennistown Road*, six milles environ plus au nord, et ce jusqu'au 24 février 1964.

Du côté canadien, après l'enquête du Consul général américain, la douane ne tarda pas à être rétablie. En effet, dans le bottin *Quebec Directory*, pour 1867-68, on retrouve une agence douanière, relevant du port de Québec, installée cette fois à « Jersey Point », c'est-à-dire au point d'arrivée du chemin de Kennebec, en haut du village de Saint-Georges de Beauce. Le sous-collecteur en charge du poste était le notaire Achille-Gaspard Bussières. Mais peut-être avait-il encore un officier préventif à Armstrong. Bussières administra la douane, en tout cas, jusqu'à 1892, donc pendant au moins 25 ans. Il eut comme successeurs, à Saint-Georges, Joseph Morin, jusqu'à 1896 ; à Saint-François, E.-Odilon Lemieux, au moins jusqu'à 1911, puis Séraphin Bolduc et un nommé J.-A. Burco, qui termina cette dynastie vers 1922.

Entre-temps, le poste d'Armstrong avait été officiellement rouvert, vers 1912, avec, comme premier titulaire, J.-M. Dagneau, frère du Dr Calixte Dagneau, de Québec, et mis sous la surintendance du collecteur de Sherbrooke. Il eut comme successeurs Camille (?) Bertrand, un nommé Ashwood, J.-A.-R. Charest, puis, en 1920 M. Wilfrid Simard, qui vit encore, à Beauport, après avoir demeuré au poste pendant 18 ans. Mais nous renonçons à compléter cette énumération fastidieuse.

La douane canadienne est demeurée à l'hôtel d'Armstrong, au carrefour de la route conduisant à Saint-Théophile, jusqu'au 5 octobre 1950. À présent, les douanes canadiennes et américaines sont confortablement logées, à quelques pas l'une de l'autre, sur la frontière même, à la ligne de partage des eaux, loin de toute agglomération. La circulation y est rarement très intense. Le calme de l'environnement, la beauté austère de ces sommets confèrent au poste un caractère de solennité impressionnante.

RÉFÉRENCES

- ¹ Archives publiques du Canada, Série S.
- ² Archives judiciaires de Beauce, à Saint-Joseph.
- ³ Archives publiques du Canada, Série G15, Letter Book, vol. 37, p. 150.
- ⁴ *Idem*, vol. 40.
- ⁵ *Idem*, vol. 39, 4 février 1824 ; aussi Série S., 12 fév. 1824.
- ⁶ Archives publiques du Canada, Série G15, page 19.

- 7 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1828-29*, Appendice C.
- 8 *Ibidem*.
- 9 *Journaux de la Chambre...* 1830, Appendice W.
- 10 *Idem* pour 1831, page 368.
- 11 *Idem* pour 1831-32, page 61.
- 12 *Ibidem*, Appendice SS.
- 13 *La Gazette de Québec*.
- 14 Archives judiciaires de Beauce, minute du not. J.-J. Rény, 7 sept. 1839.
- 15 *Journaux de la Chambre...* pour 1835-36, Appendice - Témoignages.
- 16 *Statuts Provinciaux du Bas-Canada*, 6, Guillaume IV, ch. 24.
- 17 Archives judiciaires de Beauce, minute du not. J.-J. Rény.
- 18 *Journaux de la Chambre...* pour 1852-53, Appendice SS.
- 19 *Idem*, pour 1841, Appendice JJ.
- 20 *Idem*, pour 1842, page 58.
- 21 *Idem*, pour 1849, Appendice A.
- 22 *Idem*, pour 1859, App. 5.
- 23 Archives judiciaires de Beauce, registre de la douane (lettre annexée).
- 24 U.S. National Archives, Washington D.C., Dept. of States : Despatches from Consults, Quebec, vol. 2.
- 25 *Ibidem*, Montreal Post Records, Letters to Dept. of State, 1857-1864 : extract of letter of Oct. 25, 1864.
- 26 Miss Ella C. Newman (supervisor) : *Federal Archives in Maine, Series Dept. of Commerce*, The National Archives Project, Rockland, Maine.

CHAPITRE XVIII

LA ROUTE JUSQU'À NOS JOURS, CÔTÉ CANADIEN

Un cercle vicieux pour les chemins dans les « townships » — Antoine-Charles Taschereau agent des terres — Arpentages sur le chemin de Kennebec — Concessions liées à l'entretien de la route et peu populaires — Entretien avec les fonds publics à partir de 1839 — Premiers redressements en 1841 — Plans du chemin de Kennebec — Subsidés insuffisants — Les municipalités dans le jeu, en 1855 — Où il est question de « macadam » — Syndics des Chemins à Barrières — Apparition des « machines à chemins » — Aide aux chemins municipalisés, à partir de 1907 — Machineries du Gouvernement pour le macadam — La « Loi des bons chemins », en 1912 — Ministère de la Voirie et « routes provinciales » — Grande réfection, à partir de 1914 — Dégâts par les inondations — Ponts reconstruits — Prolifération des automobiles — Route no 23 ou « du Président Kennedy » — En 1931, début des revêtements permanents — Le tout terminé en 1951 — À quand l'autoroute internationale ?

Dans le temps où fut construite la route Chaudière-Kennebec, on n'avait pas les moyens techniques et mécaniques ni les produits artificiels pour réaliser les routes solides et confortables d'aujourd'hui. Et notre saison d'hiver a toujours soumis les chemins à une dure épreuve. Celui qui nous occupe présentement a donc prolongé son histoire par de continuelles réparations ou améliorations. C'est ce qui nous reste à examiner, en commençant de nouveau par la section canadienne.

Nous avons déjà fait allusion au rapport d'une enquête menée par un comité de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, en 1821, sur l'établissement des terres de la Couronne¹, où on donnait plusieurs raisons au refus des Canadiens français de pren-

dre des terres nouvelles en dehors des seigneuries, c'est-à-dire dans les cantons (townships), sous la tenure en « franc et commun socage ». Le député Jean-Thomas Taschereau avait dit expressément, pour sa part :

Les causes qui ont empêché d'établir les Terres au delà des Seigneuries de la Nouvelle-Beauce sont le manque de chemins, le manque de concession par la Couronne dans les Townships non-concédés et dans ceux concédés le manque de chemins [...] et aussi les frais très considérables que sont obligés de faire les Concessionnaires tant pour l'ouverture des Chemins, frais d'arpentage et autres, [...] ce qui fait qu'ils sont obligés de vendre leurs terres à un prix très haut et l'intérêt du prix de vente équivaut à une rente que le Cultivateur ne pourrait payer...

Or, le territoire situé au-delà du fief Saint-Charles de la Belle-Alliance (seigneurie Aubin de l'Isle, dans Saint-Georges de Beauce), sur les 28 milles du chemin de Kennebec, encore à l'état rudimentaire, n'était ni concédé, ni arpenté, ni même organisé sous le régime des cantons. Qu'allait-il se produire, puisqu'on comptait sur le concours des futurs colons pour l'entretien convenable du chemin ? Au moins ne pourraient-ils pas prétexter le manque de chemin pour refuser de s'y établir. Le Gouvernement le leur procurait. Une loi de 1825², en votant les fonds requis pour terminer le chemin de Kennebec, réclamait qu'il eût été pourvu d'abord à l'entretien futur du dit chemin par des concessions de terres, « aux conditions spéciales d'entretenir ou réparer le tout ou partie » du même chemin. C'était, d'ailleurs, la loi générale de la voirie publique, même dans les seigneuries.

Antoine-Charles Taschereau entre ici en scène, d'abord comme un des commissaires pour le chemin de Kennebec, mais aussi comme agent des terres de la Couronne, le long de ce chemin, ainsi que dans les cantons voisins de Jersey, Marlow, Risborough, etc. Nommé à ce poste par le Gouverneur, le 18 avril 1825, il demanda aussitôt et reçut du Gouvernement, le 2 juillet suivant³, l'autorisation de faire arpenter tous les terrains en bordure du chemin de Kennebec. À son tour, il donna les instructions en conséquence à l'arpenteur Jean-Pierre Proux, de Sainte-Marie. Celui-ci commença, le 1er août, et mesura 190 lots de 90 acres chacun (3 x 30), à l'est du chemin, depuis la ligne seigneuriale jusqu'à la frontière, et de là en revenant, du côté ouest, 83

autres lots, formant ainsi un rang double jusqu'aux abords de la rivière du Portage. C'est là, du reste, que nous retrouverons fixé le commis de la douane, « James Armstrong, cultivateur et aubergiste, demeurant sur le chemin de Kennebec », sur le lot no 83, à compter des « Lignes de la Province ». ⁴

Le 11 novembre 1825, Antoine-Charles Taschereau faisait approuver par les autorités des certificats de location et se mettait en démarche de les attribuer. Son rapport fait en conséquence et adressé au Secrétaire civil le 1er mai 1826 ⁵ veut faire entendre que le nombre des lots attribués, sous la condition expresse de maintenir en bon état le chemin de front, est dès lors suffisant pour assurer le maintien du chemin dans tout son parcours.

À cette date, 78 lots sont accordés et 7 autres sont considérés comme l'étant aussi. Car, Taschereau, pensant un peu à lui-même, a logé une requête au Gouvernement ⁶ pour les lots 15 à 21 inclusivement, du côté de la seigneurie Aubin de l'Isle. Il veut y ériger immédiatement un moulin à scie, sur la rivière du Loup, et il s'engage à mettre en culture 63 acres sur les lots convoités.

Fort des résultats acquis, à son point de vue, l'agent des terres, avec deux autres commissaires pour le chemin de Kennebec, passa le marché du 29 juillet 1826, comme nous l'avons vu, pour la construction des ponts. Mais il se fit reprocher d'avoir anticipé sur l'autorisation. Le Secrétaire civil lui fit savoir, le 14 nov. 1826 ⁷, que le Gouverneur était « by no means satisfied with the steps taken by the Agent for the settlement of that road ». C'est comme si on n'avait pas eu, à Québec, la notion du temps requis pour ouvrir de nouveaux établissements. Il n'y avait pas 18 mois que la première annonce avait été publiée pour la distribution des lots et il aurait fallu qu'ils fussent déjà défrichés. C'est ce qu'Antoine-Charles Taschereau crut pouvoir répondre, le 12 décembre ⁸, en multipliant les excuses et les protestations de bonne volonté, chose pour laquelle il ne manquait pas de facilité.

Le 5 avril 1827 ⁹, il soumettait un nouveau rapport sur la concession et l'établissement des lots. Dix-sept nouveaux certificats avaient été émis. Par contre, dix-neuf certificats de l'année

précédente avaient été retournés par des gens qui, pour avoir des lots avec si peu de charges, ne voulaient même pas rembourser à l'agent des terres ses frais d'arpentage. Par contre, le rapport ajoutait que la plupart des lots certifiés étaient à se préparer pour l'ensemencement. Enfin, chose intéressante que nous avons déjà apprise, le chemin de Kennebec avait été maintenu ouvert à la circulation tout l'hiver de 1826-27.

L'Arpenteur général du Bas-Canada, Joseph Bouchette, en préparant son grand ouvrage de 1832, ¹⁰ écrivait : « The country through which that part of the road passes is rather hilly, but fit for cultivation and settled in different places ». Et la belle carte faite pour l'accompagner, en 1831, indique le chemin de Kennebec au long, jusqu'au delà de Bald Mountain, en approchant de Moose River, dans le Maine, Et, sur tout le parcours canadien, à des intervalles qui nous paraissent trop réguliers pour être réels, il indique des maisons et des débuts de défrichements.

Il faudrait évidemment un long travail de compilation pour établir la situation telle qu'elle était et qu'elle évolua ensuite. Concéder des lots est une chose et les voir mis en exploitation en est une autre. Nous avons trouvé des preuves qu'Antoine-Charles Taschereau — pas plus coupable que les patrons d'autres cantons — s'était mis à spéculer, en faisant demander des lots par des prête-nom pour son propre bénéfice. Il les rachetait à bas prix des concessionnaires ¹¹.

Les documents officiels ne nous révèlent pas tout ; car les autorités ne savaient pas tout, du moins de science communicable. Mais des indices font voir qu'on sentait de la fumée ! En Chambre, le 14 février 1832, ¹² deux députés proposent une adresse au Gouverneur, à savoir, « qu'il lui plaise de donner des ordres pour faire donner des Billets de Locations pour des lots de terre sur le Chemin de Kennebec, à tout appliquant qui désirerait aller s'établir sur le dit Chemin ». Un autre député propose en amendement de demander plutôt au Gouverneur les « raisons qui ont empêché et retardé l'octroi des Terres vacantes de la Couronne sur le Chemin de Kennebec, ainsi qu'il était désiré par la troisième clause » du statut 5 George IV, chapitre 31. L'amendement fut rejeté par 25 voix contre

10, révélant un malaise assez sensible. La réponse du Gouverneur arriva à la Chambre le lendemain, disant que toutes les demandes de lots seraient considérées favorablement. Antoine-Charles Taschereau, lui-même député en Chambre, avait-il regagné son crédit ou bien le Gouverneur lui accordait-il un nouveau répit ?

Sur le chemin de Kennebec, avant que toutes les terres fussent concédées, on ne pouvait guère rendre exécutoire le procès-verbal du Grand-Voyer, du 17 juillet 1826, légalisant l'obligation aux propriétaires d'entretenir désormais le chemin, en particulier ou en commun, comme dans les anciens établissements. Il y avait aussi les ponts et d'autres travaux importants où seul le pouvoir central pouvait supporter le coût.

Du temps du Conseil Spécial pour le Bas-Canada (1838-1841), Sir John Colborne, administrateur, signa deux ordonnances intéressant le chemin de Kennebec. La première, le 8 avril 1839,¹³ concernait plusieurs travaux publics ; en vertu du dernier article, il était alloué « une somme n'excédant pas huit cents livres courant, pour améliorer le chemin de poste qui conduit par Kennebec à l'État du Maine ». Puis, le 13 mai 1840,¹⁴ on allouait encore, « pour continuer l'amélioration de la route de Poste, par le Kennebec jusqu'à l'État du Maine, une somme n'excédant pas sept cent soixante livres sterling » ; et on autorisait les commissaires de ce chemin à le déplacer, dans Saint-Henri de Lévis, en passant sur les hauteurs, entre la côte à Couture et la côte du moulin à farine. Il s'agissait donc du chemin passant par le *vieux* Saint-Henri.

C'étaient des sommes importantes pour le temps. Mais, faute de rapport fait au Gouvernement par les responsables de ces deux subventions, nous ne pouvons dire comment elles ont été utilisées. Nous savons seulement que les commissaires nommés pour ce chemin, le 13 juin 1839,¹⁵ étaient tous de Québec : William B. Lindsay, Charles de Léry jr., Siméon Lelièvre, John McKensie et Samuel Hough, le voiturier.

Entre temps, nous voyons apparaître dans les documents les localités nommées *Armstrong's* (nous savons déjà pourquoi), au confluent de la rivière Portage, et *Taschereau's*, à la frontière

même. Ce dernier nom s'explique non seulement par le rôle d'Antoine-Charles Taschereau sur tout le chemin de Kennebec, mais aussi par le fait qu'il s'était fait bâtir une maison et défricher du terrain sur le lot no 1, à partir de la ligne provinciale. Cela pouvait dater du temps où la poste avait commencé à se rendre jusqu'au Maine. Rendu au 13 mars 1840,¹⁶ Taschereau louait le tout à ferme, pour cinq ans, à un nommé Étienne Nadeau. C'était peut-être, après le bailleur lui-même, le premier colon canadien-français à s'installer sur le chemin de Kennebec, la grande majorité des concessionnaires ayant été jusque là des Américains ou des Écossais d'origine, à cause de la tenure en vigueur dans les cantons, à laquelle répugnaient les Québécois. Plus tard, en 1841, quand le curé Moyse Fortier, de Saint-Georges, partira pour sa mission dans le Maine, il couchera chez Étienne Nadeau, à la frontière, après avoir acheté de James Armstrong, pour s'en servir de véhicule, une charrette qu'un négociant importateur américain lui avait laissée, à défaut d'argent, pour solder ses droits de douane.¹⁷

Mais, avec le temps, pratiquement tous les lots du chemin de Kennebec, côté canadien, furent l'objet d'une concession. La preuve nous vient de l'enregistrement des lettres patentes primitives,¹⁸ pour autant qu'elles ont été enregistrées et souvent assez tard après la concession ; la plus ancienne l'aurait été seulement en 1836. Un minimum de 55 l'étaient avant le 25 mai 1852, date où toutes les terres arpentées de chaque côté du chemin sont devenues le canton de *Linière*. Linière, c'était le surnom de Thomas-Joseph Taschereau, le demi-frère aîné d'Antoine-Charles et le père du notaire Thomas-Jacques, celui qui s'occupait alors de la douane et qui a dû travailler à l'érection du canton. Un peu plus tard, le 12 décembre 1855, fut érigée aussi la municipalité de Linière, englobant plusieurs cantons voisins, dont la grande partie du territoire était encore inoccupée. Enfin, naissait en 1871 la paroisse catholique romaine de Saint-Côme de Kennebec, le bureau de poste conservant le nom de Linière.

Les Canadiens français, au début, n'avaient pas pu ou n'avaient pas voulu acheter les lots du chemin de Kennebec. Mais, bien vite, ils les rachetèrent en grand nombre, pour de-

venir la majorité et occuper les principales charges municipales. Quant aux terres mises pour un temps en culture, étant donné la mauvaise qualité du sol, beaucoup ont été abandonnées, surtout au-delà d'Armstrong, jusqu'à la frontière.

En 1841, commença à s'agiter la question de déplacements considérables sur le parcours du chemin de Kennebec, pris dans sa plus vaste acception, jusqu'à la Pointe-Lévi. En novembre de cette année-là, l'arpenteur Adolphus Larue produisait un plan intitulé : « New route proposed from Pte Levi to St. Mary ». Et, le 5 mars 1842, le même arpenteur signait le rapport d'une inspection faite à la demande du gouvernement pour un nouveau tracé entre Lévis et l'auberge de *La Morin*, à la traverse de Scott, sur la Chaudière ¹⁹. Ce projet, qui aurait rallongé le trajet mais évité le fameux marécage de Saint-Henri, n'eut pas de suite.

Le bill des subsides sanctionné le 29 mars 1845 ²⁰ promettait la jolie somme de 3000 louis « pour améliorer certaines parties du chemin de Kennebec ». On en a dépensé £ 275.13.6 cette année-là. En particulier, sous les ordres de l'ingénieur civil N.H. Baird, il fut dressé, par l'arpenteur Jean-Pierre Proux, et signé à Sainte-Marie, le 10 novembre 1845 ²¹, un grand plan du chemin de Kennebec, depuis la Pointe-Lévi jusqu'à la frontière, avec les routes secondaires et un nouveau tracé, pour la section allant de Pintendre à Saint-Henri, à peu près comme on la voit aujourd'hui, mais sans abandonner pour autant l'ancien chemin, passant encore par l'église, le moulin, le bureau de poste. L'arpenteur suggérait des déplacements de la route, surtout à Saint-Joseph de Beauce, pour l'éloigner des hautes eaux. Des ponts étaient aussi à réparer, ceux de la Famine, du Domaine, etc. L'entrepreneur, dans le second cas, fut François Morissette, de Saint-Henri ²².

Les travaux s'exécutèrent surtout en 1846, sous la direction de l'ingénieur Baird, mandaté par le Département des Travaux publics, une création du gouvernement d'Union. Faut-il nous étonner d'y voir des Anglais tenir les postes de commande ? Ils avaient les premières compétences et dominaient dans les sphères administratives. Toujours est-il que, l'ingénieur ayant fait son rapport, des Commissaires enquêteurs formulaient leurs conclusions au Gouvernement, le 21 juin 1847 ²³.

La somme de £ 3000, appropriée pour réparer et améliorer ce chemin, a été dépensée par M. Baird, Ingénieur Civil ; mais elle a été tout-à-fait insuffisante pour l'améliorer d'un bout à l'autre, ce qui exigerait, suivant le rapport et les devis de cet Ingénieur, une somme additionnelle de £ 12000. Les Commissaires ne croient pas devoir recommander une dépense aussi considérable dans les circonstances actuelles; ils demandent seulement une appropriation de £ 299 pour réparer le pont de la Famine et le pont près de chez Calway, et pour d'autres petits ponts sur la ligne (d'après Baird, sur les « derniers 9 milles en approchant de la frontière, le chemin a été totalement négligé »).

De toute façon, il fallut se contenter de la somme votée pour 1847. Les Travaux publics accordèrent ensuite £ 73.9.4 en 1849. Il semble que le Département ne voulait pas se forcer davantage, puisqu'il classait le chemin de Kennebec, en 1852²⁴, parmi les « chemins qu'on a intention de vendre ou abandonner » : on les classait aussi parmi les « travaux improductifs », c'est-à-dire ne rapportant pas de droits de péage.

À la session de 1855, l'intérêt se ranime autour du chemin de Kennebec, mais cette fois par le canal des municipalités, récemment organisées et qui commencent à prendre conscience de leur rôle à l'égard des voies de communication. Le 21 mars 1855, le Conseil du comté de Dorchester, division no 1, demande l'autorisation de faire « un emprunt, pour macadamiser une partie du chemin de Kennebec, qui sera remboursé avec intérêt dans vingt ans »²⁵. Le 30 avril, le maire Jean-Pierre Proux et son conseil, de Sainte-Marie de Beauce, demandent au Département des Travaux publics de remédier aux dommages causés chaque printemps, par la crue des eaux, dans le chemin de leur village²⁶. Enfin, le 11 mai, les mêmes revenaient à la Législature, « demandant la passation d'un Acte pour autoriser les Syndics des Chemins à Barrières de Québec à émettre des débetures pour . . . macadamiser le chemin conduisant depuis l'église, dans la paroisse de St. Henry, jusqu'à l'église de Ste. Marie, Beauce »²⁷.

Nous avons eu la chance de trouver les deux requêtes où il est question pour la première fois de *macadam* pour le chemin de Kennebec²⁸. On sait qu'il s'agissait d'une technique de pavage en pierres concassées et foulées. La requête de la pa-

roisse Sainte-Marie est visiblement inspirée par Elzéar-Henri Juchereau-Duchesnay, citoyen notable et progressiste. Considérant qu'une loi provinciale antérieure a déjà permis des travaux de chemin de la Pointe-Lévi à Saint-Henri, il souligne qu'il resterait six lieues entre les deux églises, et c'est le plus mauvais chemin de la Beauce, malgré qu'il y passe « un nombre infini de voyageurs, soit du comté, soit des comtés voisins ou des États Unis ». Mais, comme d'habitude (bonne ou mauvaise ?), le Gouvernement n'a pas écouté tout de suite les requêtes de la Beauce.

Les Syndics des Chemins à Barrières du District de Québec, soit dit en passant, avaient été incorporés par une ordonnance du Conseil Spécial (1840-41), 4 Victoria, chapitre 17. Ils avaient reçu le pouvoir d'emprunter pour améliorer certains chemins, quitte à se rembourser par des droits de péages légalisés, collectés au passage des *barrières* installées sur les dits chemins. Depuis quelques années, les gens de la rive sud demandaient aux Syndics de s'occuper un peu plus de leurs chemins. Mais, semble-t-il, les Syndics en avaient assez de ceux de Québec et de la banlieue, sur la rive nord. C'est pourquoi, à la session de 1857, on obtint, par une loi sanctionnée le 10 juin²⁹, la division du territoire de Québec de façon à constituer une seconde commission : « Les Syndics des Chemins à Barrières de la rive Sud, à Québec ». Cette commission pouvait émettre un emprunt de 7000 louis, par débentures à 6%, non garanties par la Province.

En assumant l'amélioration des chemins de la rive sud, les nouveaux syndics y trouvaient, dans le chemin de Lévis à Saint-Henri, 10 milles et demi de chemin amélioré, sur lesquels £ 16,981.4.4 avaient déjà été dépensés, depuis 1854. Et il fallait l'entretenir, hiver comme été. Sans qu'il fût complété ni macadamisé à la longueur (trois milles n'étaient même pas commençés), il y avait déjà une barrière en opération sur ce chemin, et on proposait d'en ajouter une autre à Saint-Henri³⁰.

Il semble bien que ce dernier vœu ait pris un peu de temps à se réaliser. Mais la première barrière reprend la vedette dans un bail accordé par un nommé Jean Hallé, le 27 mai 1858³¹, pour un emplacement sis au quatre-chemins du premier rang,

sur la route de Saint-Henri. Le bail est au bénéfice des Syndics des Chemins à Barrières de la rive sud, et cela nous révèle leurs noms, à cette date-là : Bénoni Guay, Charles Robertson et Georges Couture, de Notre-Dame de Lévis ; Guillaume Lamontagne, de Saint-Joseph de Lauzon, et Pierre Lagueux, de Saint-Romuald. D'après un plan postérieur, signé par Adolphe Larue, arpenteur, le 31 mai 1865³², la barrière se trouvait alors sur le chemin de Saint-Henri et non sur le trait-quarré du premier rang de Lauzon. Mais cette barrière avait pu facilement se déplacer. Feu Pierre-Georges Roy, vieux citoyen de Lévis, nous disait un jour que, vu le tarif exigé pour franchir la barrière, la route de Saint-Henri s'appelait « la route de 30 sous »³³.

Malgré la demande déjà faite par le conseil municipal de Sainte-Marie, en 1855, malgré une requête analogue présentée en Chambre le 30 juin 1858³⁴, les syndics n'eurent pas les moyens ou ne jugèrent pas à propos de prolonger le chemin de macadam au-delà de l'église de Saint-Henri. Un touriste de Québec ayant décidé, en 1863, de visiter les mines d'or de la Beauce, raconta ensuite son voyage³⁵. Il écrivit ceci :

Je fis mes conventions et, traversant sur le bateau de la Pointe-Lévy avec le postillon de Sainte-Marie et montant là dans son véhicule, je procédai sur une splendide route macadamisée, à travers une belle région cultivée, jusqu'à Saint-Henri, un joli village, sis à environ 12 milles de Québec [...] Nous continuâmes alors sur le grand chemin ordinaire de district, vers le village de Saint-Isidore ; bien que non macadamisé, le chemin est en très bon état...

Pendant ce temps-là, de 1855 à 1863, sont venues à répétition des requêtes, dont on n'a pas tenu compte, apparemment, de la part de divers habitants du chemin de Kennebec, dans la partie sud, demandant de l'aide pour réparer ou reconstruire des ponts. On comprend que la municipalité de Linière, peuplée de colons pauvres et peu nombreux, ait eu plus de misère à honorer ses obligations de chemins et de ponts. Quant au Département des Travaux publics, il n'aidait plus que les chemins de colonisation proprement dits et quelques grandes percées de communication, v.g. Québec-Lac Saint-Jean, route de la Madawaska, etc. Autour des villes principales, des commissions de

« chemins à barrières », épaulées par la Législature, arrivaient à maintenir une voirie convenable.

Il faut aller jusqu'en 1896, pour découvrir, dans les *Documents de la Session du Parlement de Québec*, que le Département de l'Agriculture a entrepris de stimuler l'amélioration des chemins publics des campagnes, en retard sur ce point. On a confié au « surintendant des chemins », J.-A. Camirand, le soin de faire de la propagande, par des démonstrations avec des « machines à chemins », comme on en utilisait déjà dans les cantons de l'Est. Si les municipalités voulaient abandonner le régime désuet des chemins de front des particuliers et des parts de routes, et prendre en charge directement l'entretien des chemins, au moyen des taxes foncières, on leur accordait une prime pour l'achat de ces machines (ou grattes) à chemins.

Dans le *Rapport du Commissaire de l'Agriculture* pour 1898 (pages 284ss.), on voit, pour ce qui nous intéresse, que la municipalité de Saint-Côme (Linière) a été la première à se prévaloir du privilège et qu'avec sa machine neuve elle a amélioré 23 milles de chemin. Le chemin de Kennebec a certainement dû y avoir sa large part. On considérait « qu'une machine à chemins peut faire le travail de 75 hommes ! »

Un nouveau pas du gouvernement provincial dans le progrès routier s'est opéré par une loi sanctionnée le 14 mars 1907³⁶, offrant chaque année à deux municipalités par comté (selon l'ordre des demandes) une subvention de \$400. au maximum, couvrant la moitié des dépenses de l'année, pour la confection et l'entretien de leurs chemins, suivant les devis du Ministère de l'Agriculture (macadam ou gravelage) et à condition que ces chemins fussent incorporés. Depuis 1900 environ, on a déjà prétendu que « les chemins en macadam sont les chemins de l'avenir » et l'avènement de l'automobile s'est déjà chargé d'en faire la preuve, durant les années suivantes.

Le *Rapport du Ministère de l'Agriculture* pour 1910 rend compte des applications de la loi de 1907 avec ses amendements. Le gouvernement prêtait les machineries pour le macadam et payait 50% de leur fonctionnement : une « locomobile » à vapeur de 15 à 18 chevaux, un concasseur d'environ 15 tonnes

à l'heure et un rouleau à chemin de cinq tonnes. On commençait à remplacer ces derniers par des rouleaux à vapeur de 12 tonnes. On ajouta ensuite le complément d'une machine à chemins et d'une voiture-citerne. Tout cet outillage, soulignait-on, était fabriqué dans le Québec.

En 1911, dans la Beauce, seule Sainte-Marie a eu un outillage à son usage ; on y a macadamisé 4,875 pieds linéaires dans le village ; en 1912 on ajoutera 3,648 pieds et on fera les derniers 12 arpents du village en 1913, juste au moment où la municipalité, ayant taxé les contribuables de \$4,500., remettra en cadeau au gouvernement son macadam neuf, par une résolution du 8 novembre ³⁷.

Cette transaction tombait à propos sous le régime d'une nouvelle loi ³⁸, dénommée « la loi des bons chemins », qui avait posé le principe des routes construites ou reconstruites par le gouvernement provincial. Du reste, cette année 1912 marquait le début d'un essor formidable pour les chemins de la Province, avec pas moins de quatre lois distinctes sur la voirie, parrainées par l'honorable Joseph-Édouard Caron, qui, par cette législation, devenait « Ministre de l'Agriculture et de la Voirie » ³⁹. Mais le gouvernement ne pouvait améliorer 4,500 milles de route d'un seul coup, devant compter avec l'assentiment et la coopération des municipalités et, par leur intermédiaire, de toute la population des contribuables. Il y faudrait des efforts longs et persévérants.

Cependant, le *Rapport* du Ministère de la Voirie pour 1913 (pp. 103-109) classait déjà la *route Lévis-Jackman* au nombre des premières « routes provinciales », avec celles de Montréal-Québec, Sherbrooke-Derby Line et Montréal-Rouses Point (appelée Route Édouard VII). Le *Rapport* ajoutait :

Un chemin gravelé amélioré, c'est-à-dire où les rampes seront abaissées en moyenne à 5%, et où les ponts et ponceaux seront construits quand cela sera nécessaire, sera fait l'été prochain, pour relier Lévis à Jackman, dans l'état du Maine... Le gouvernement compte exécuter ce travail considérable (environ 73 milles de gravelage), en 1914. La longueur totale de la route, de Lévis à la frontière, est de 92 milles. Comme elle traverse des municipalités où des chemins améliorés, soit en gravelage

soit en macadam, existent déjà, il reste [...] 73 milles dont le gouvernement se chargera.

Les 19 milles de chemin amélioré que la Voirie n'aurait pas à faire se trouvaient alors répartis entre le village de Sainte-Marie, macadamisé en 1911-13, et ceux de Saint-Joseph et de Beauceville, macadamisés en 1913, avec des prêts du gouvernement, en vertu de la « loi des bons chemins ». À Beauceville, on avait même acheté la machinerie et dépensé \$22,430. pour environ un mille et demi de chemin. Enfin, les Syndics des Chemins à Barrières de la rive sud venaient eux aussi d'ajouter à leur macadam, sur la section de Saint-Henri, la portant à environ 12 milles. Ils devaient conserver leur contrôle sur cette route de péage jusqu'à 1918. Alors, une loi spéciale⁴⁰ abolirait leur commission, transférant à la Voirie son actif et son passif et endossant les débetures non échues. En vertu d'une proclamation du lieutenant-gouverneur⁴¹, les péages cesseraient le 1er mai 1918 ; et les deux maisons des gardiens de barrières, à Sorosto et à Saint-Henri, seraient vendues à l'enchère le 6 août suivant⁴². Soit dit en passant, pour ne pas avoir à y revenir.

Nous retournons donc à la saison de 1914, où la Voirie québécoise se flattait de pouvoir faire 73 milles de gravelage pour perfectionner d'un seul coup la route Lévis-Jackman à sa longueur. Mais il avait fallu négocier avec les municipalités locales, responsables directement jusque là des routes de leur territoire. Un ordre en conseil (no 104) du 25 janvier 1913 avait déjà donné le feu vert à cette fin. On prendrait donc la responsabilité de la route provinciale à l'avenir, à la condition que chaque municipalité intéressée contribuât de \$300. par mille, une fois pour toutes. Ce ne fut pas chose facile aux conseils municipaux d'obtenir l'assentiment de la majorité de leurs contribuables, appelés à payer la note par le moyen d'une répartition, même si déjà, à plusieurs reprises et un peu à la longueur du chemin, on avait essuyé des poursuites et procès en réclamation de dommages de la part de divers automobilistes, victimes de l'état de la route. Malgré tout, un autre ordre en conseil, du 27 janvier 1914, révélait que presque toutes les municipalités avaient déjà signé leur convention légale avec la Voirie.

Le *Rapport* de ce ministère pour 1914 (pages 24 à 31) nous révèle les étapes et l'ampleur des travaux réalisés. En vertu d'instructions émanées du ministère de la Voirie, le 18 septembre 1913, le surintendant de la construction avait fait, en automobile, du 21 au 24 suivants, le voyage de Québec à Portland, pour inspecter la route du côté canadien et la comparer à la section américaine. Puis il avait effectué, durant l'automne, l'inventaire de tous les ponts et ponceaux sur le parcours. La demande et l'étude des soumissions pour ceux-ci se fit durant l'hiver 1913-14, de même que pour les machines spéciales que le Gouvernement devrait acheter. Car il était décidé que tous les travaux du chemin proprement dit, redressements, élargissements, terrassements et gravelage, se feraient à la journée, sous la haute direction du surintendant, de son inspecteur et d'un ingénieur civil.

Le vaste chantier s'ouvrit le 19 mai 1914, dans une première section depuis le pont de Saint-Henri. Les équipes, ensuite, s'ajoutèrent aux équipes, la construction des ponts et le piquetage du chemin étant effectués d'avance, de sorte qu'on put avoir des travailleurs à l'ouvrage en même temps de Saint-Henri à Saint-Georges ; la main d'œuvre ne manquait pas. À plusieurs endroits, dans les municipalités riveraines de la Chaudière, il fallut délaissier complètement l'ancien chemin, sur l'écore, pour le transporter sur le flanc des côteaux, à l'abri des inondations. On construisit huit passages en béton, sous le chemin, passages exigés par les municipalités, pour les bestiaux de certains cultivateurs. Dans Saint-Georges, on a abaissé des côtes importantes. Entre Armstrong et la frontière, on avait affaire à un vieux chemin de 8 à 10 pieds entre les fossés, resserré par les arbres, humide et tortueux. Quand la saison des pluies, plus hâtive que d'habitude, vint suspendre les travaux d'automne, il restait peu de terrassement à faire, mais on n'avait pu graveler que 46 milles et demi du parcours. C'est tout de même un fort intéressant rapport que soumettait le Ministre de la Voirie, pour la saison 1914 (Pour le texte presque complet, voir *Appendice* à ce chapitre).

Comme nous le savons déjà, les travaux de la route elle-même se sont faits à la journée. De source verbale, nous pou-

vons ajouter que le surintendant général, au compte de la Voirie, s'appelait Réal Levesque et que son inspecteur était Édouard Fafard. La plupart des ponts et ponceaux, donnés à l'entreprise, furent construits par O'Connor Brothers. Il restait à la charge des municipalités de négocier avec les particuliers, quant à leurs maisons et dépendances, pour les déplacements de la route.

On avait tout de même encore 26 milles de chemin non gravelés, à la fin de 1914. À la fin de 1915, il en restait encore 14 milles : on avait été fort retardé par des négociations pour déplacements de la route, surtout à l'Enfant-Jésus⁴³. Enfin, le *Rapport* de 1916 annonçait la fin de la réfection et ajoutait complaisamment (p. 29) :

Les 66 milles construits les années précédentes ont été entretenus sous mon contrôle. Ils ont été divisés en deux sections, confiées chacune à un cantonnier... Avec ce système, nous avons pu maintenir la route Lévis-Jackman dans un état à peu près parfait. Je ne crois pas que, à la fin de la saison, l'entretien nous ait coûté plus de \$35.00 par mille...

C'était compter sans les caprices dévastateurs des eaux de la Chaudière. La route n'était pas encore partout hors de leur atteinte et les deux mémorables inondations de 1917 l'ont prouvé tout de suite, surtout dans le village de Sainte-Marie et près des affluents de la rivière principale. Conséquence : en plus de l'entretien normal, il en coûta, cette année-là, à la Voirie, \$51,657. de réparations. Dans les sections macadamisées, on réparait d'abord les ornières avec de la pierre concassée ; mais les dégâts plus sérieux obligèrent à renoncer au macadam pour le gravier, comme dans la majeure partie de la route.

Nous ne nous arrêterons pas aux ponts, dont le soin incombait toujours au Ministère des Travaux publics. Des deux plus importants sur le parcours de la route Lévis-Jackman, celui du Domaine, à Sainte-Marie, s'écroula deux fois en dix ans : 1919 et 1929. Celui de la Famine, à Saint-Georges, construit une première fois en fer avant l'inondation de 1917, vient d'être reconstruit, plus large, en béton armé.

Après la première grande guerre, l'avenir des communications s'orientait à vive allure vers les véhicules motorisés. Le *Rapport* de la voirie provinciale pour 1920 (page 14) s'en

montrait emballé : « Les automobiles ont afflué de toutes les parties du pays et des États-Unis. On calcule qu'elles nous ont apporté environ \$8,000,000.00, ce qui est le double de l'an passé ». En 1923, on pouvait renchérir de 218% sur 1920 ; pour la route Lévis-Jackman, la moyenne avait été de 493 automobiles par jour, déjà le double des voitures à traction animale.

Le premier janvier 1929, la route recevait officiellement le *Numéro 23*, dans le réseau routier de la Province, qui en comptait alors 46. Ce numéro officiel a survécu, même si, en 1963, on a commis l'erreur, à notre avis, de changer le nom de Lévis-Jackman en celui de « Route du Président Kennedy ». Qu'est-ce que ce personnage vient faire sur cette route canadienne et québécoise ? Ajoutons que la route 23 prête son trajet à la route 28, de Lévis à Beauceville, vers Sherbrooke ; pareillement à la route 1, de Scott à l'Enfant-Jésus, sur le trajet Québec-Sherbrooke-Montréal.

Cette route 23, mesurée en 1930, comportait alors 89.05 milles, dont 13.80 milles en macadam et 75.25 en gravier. Mais macadam ou gravier, avec les automobiles, c'était synonyme de poussière détestable et nocive à tout le monde. On introduisit en 1931 les premiers « revêtements permanents », du macadam bitumineux, sur l'ancien macadam de Saint-Henri, de l'Enfant-Jésus et de Beauceville ; puis du gravier huilé ou *tarvia* (tapis bitumineux), sur les 22.5 milles de Scott à Beauceville, prolongés, en 1935, de Saint-Henri à Scott et de Beauceville à Saint-Georges. Mais ce *tarvia* nécessitait de fréquentes réparations, surtout au printemps, et on l'abandonna, de 1938 à 1940, pour revenir au gravier tout simplement. Par contre, en 1937, on pavait 29 milles, de Saint-Georges à la frontière, en béton bitumineux, précurseur de ce que nous appelons maintenant *l'asphalte*.

L'année 1940 vit enfin l'avènement de cette nouvelle couverture, posée à chaud sur un fond de gravier bien drainé et solidement foulé. Le village de Beauceville-Est eut la primeure en ce domaine. Puis on en posa des bouts chaque année, tout en préparant la *forme* sur d'assez bonnes distances (Planche 25), pour lui laisser le temps de se tasser et, aux gens, le temps . . .

d'avalier encore de la poussière. En 1942, on avait couvert 43.2 milles, en 1947, 64.34 m., en 1949, 84.88 m., enfin, en 1951, on avait complété le parcours, avec un dernier tronçon de 4.2 milles entre l'Enfant-Jésus et Saint-Joseph.

La prise en charge par le Gouvernement des grands chemins publics a soulagé les habitants et les municipalités d'une responsabilité qu'ils ne pouvaient plus supporter eux-mêmes. Mais elle a soumis le réseau routier aux remous de la politique et aux rivalités d'influences de toutes sortes. Depuis nombre d'années au moins depuis 1961⁴⁴, notre route 23 attend la réalisation de la promesse qui lui a été faite solennellement de devenir, avec son prolongement, la route 201 américaine, une auto-route internationale, raccordée à la grande artère Trans-Canada, d'un bout, et, de l'autre, à l'auto-route du Maine, donnant une communication directe et rapide de Québec à Portland, à Old Orchard, Boston, et à la Nouvelle-Angleterre, en bonne partie.

RÉFÉRENCES

- 1 *Journaux de la Chambre* [...] pour l'année 1820-21, Appendice U.
- 2 *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 1825, 5 George IV, ch. 31, art. III.
- 3 APC, Land Papers, Kennebec Road.
- 4 AJB, minute de J.-P. Proux, arpenteur, 1 décembre 1837.
- 5 APC, Land Papers.
- 6 *Ibidem*, 30 janvier 1826.
- 7 APC, Série G. 15, vol. 42.
- 8 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 9 APC, Land Papers, Kennebec Road.
- 10 *Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada*, London, 1832 (Kennebec R.).
- 11 AJB, plusieurs actes devant le not. J.-B. Bonneville, vers le 5 sept. 1831.
- 12 *Journaux de la Chambre d'Assemblée*... pour 1831-32, pp. 441 à 445.
- 13 *Ordonnances du Conseil Spécial pour 1839*, page 559 : 2 Victoria, ch. 53.
- 14 *Idem* pour 1840, pages 97-101 : 3 Victoria, ch. 22.
- 15 *La Gazette de Québec*, 8 juillet 1839.
- 16 AJB, minute du not. J.-B. Bonneville.
- 17 AJB, Registre de la Douane, lettre d'Armstrong à T.-J. Taschereau.

- 18 *Liste des Terrains concédés par la Couronne dans la Province de Québec, de 1763 au 31 décembre 1890*, imprimée par ordre de la Législature, Québec, 1891, pp. 121-128.
- 19 AJQ, no 130 des minutes de cet arpenteur.
- 20 *Statuts provinciaux du Canada*, 1844-45, 8 Victoria, ch. 69.
- 21 APC, Division des Cartes, no 3390 du *Catalogue*.
- 22 AJB, actes du not. T.-J. Taschereau, 22-25 nov. 1845.
- 23 *Journaux de l'Assemblée législative... 1847*, Appendice QQ.
- 24 *Idem*, pour 1852-53, Appendice Q.
- 25 *Idem*, pour 1854-55, page 722.
- 26 *Ibidem*, page 955.
- 27 *Ibidem*, page 1070.
- 28 APC, Série S, 1855, pièces nos 693 et 1330.
- 29 *Statuts de la Province du Canada*, 1857, 20 Victoria, ch. 125.
- 30 *Journaux de l'Assemblée*, 1857, Appendice 42.
- 31 AJQ, minute du not. Léon Roy.
- 32 AJQ, minutes des arpenteurs.
- 33 Nos ancêtres sont passés des devises françaises : la *livre* (franc) de 20 *sols* ou sous, aux devises anglaises : le *chelin* de 12 *pence*. On a attribué au *penny* la valeur de 2 *sous* ; il y eut donc 24 sous pour un chelin. Par la suite, il a fallu transposer en devises américaines : le *dollar* de 100 *cents*, équivalant à 5 chelins ou encore à 120 sous. Ce qui donne bien, pour 25 *cents* (quart de dollar), la valeur de 30 *sous* de l'ancienne devise française).
- 34 *Journaux de l'Assemblée*, 1858, page 764.
- 35 William J. Anderson, *The Valley of the Chaudière, its scenery and gold fields*, Québec, 1872, 38 pages illustrées (page 12).
- 36 *Statuts de Québec*, 1907, 7 Edouard VII, ch. 3.
- 37 Procès-verbaux de la municipalité du village Sainte-Marie de Beauce.
- 38 *Statuts de Québec*, 3 George V, ch. 21 (section 19), sanctionné le 21 déc. 1912.
- 39 *Idem*, 2 George V, ch. 17, sanctionné le 3 avril 1912.
- 40 *Idem*, 8 George V, ch. 7, sanctionné le 9 fév. 1918.
- 41 *Gazette Officielle de Québec*, 1918, p. 898, 26 avril.
- 42 *Ibidem*, pp. 1483s : avis public du 21 juillet 1918.
- 43 *Rapport du Ministère de la Voirie... 1915*, pages 17s.
- 44 *La Vallée de la Chaudière*, 17 février 1961.

APPENDICE

Extrait du Rapport du Ministère de la Voirie pour 1914 (pp. 24 à 31)

Le 18 septembre 1913, le ministre de la voirie donna instruction au surintendant de la construction de se rendre à Jackman en automobile pour étudier la route et faire rapport. Cet officier partait le 21 septembre, et, après avoir poussé jusqu'à Portland, il était de retour à Québec le 24. Dans le cours du mois d'octobre, le gouvernement décidait la construction de la route Lévis-Jackman.

Le 3 novembre, le surintendant recevait instruction de faire l'inspection, la localisation, de prendre les dimensions et de faire le numérotage de tous les ponts et ponceaux. Il finissait ce travail le 27 novembre, ayant trouvé, sur le parcours des 93 milles que comporte la route de Lévis à Jackman, 513 ponceaux de différentes dimensions, et 52 ponts d'une portée variant de 6 à 30 pieds. Il fut décidé par le gouvernement de faire ces travaux à la journée et avec un outillage du gouvernement, excepté les ponts et ponceaux, pour lesquels des soumissions furent demandées. Il fallut tout le mois de janvier et une partie de février pour organiser la demande de soumissions, quant à leurs prix et valeur comme machines, et pour faire les achats... Environ la moitié de ces machines furent livrées en mai, l'autre moitié en juillet.

Le 19 mai, à St-Henri, s'ouvrait un chantier et commençait les travaux suivant un plan d'organisation préparé d'avance... Le 20 mai, quelques hommes se rendaient pour commencer à piquer les redressements, les élargissements, et abattre le bois dans ces redressements et élargissements pour une partie de la route, située entre le mille 13 et le mille 14, que nous appellerons Section No 1, soit une longueur de 1½ mille. Cette partie de chemin traverse une savane toute boisée qu'il fallut égoutter. Durant l'exécution de ces travaux, il fallut décharger l'outillage à la gare de Scott, étançonner ou réparer provisoirement tous les ponts et ponceaux depuis cette gare jusqu'à St-Henri, soit un parcours de 13 milles, et descendre ensuite les machines jusqu'à St-Henri par ce chemin.

Aussitôt le premier tracteur rendu sur place, nous l'avons utilisé pour arracher les souches et les roches. Trois hommes employés à ce travail font plus de besogne que 20 paires de chevaux. En même temps, on préparait toujours d'avance, entre les milles 15 et 24, l'acquisition des terrains nécessaires aux redressements et élargissements.

Une équipe commençait le 22 mai à abattre les côtes, les buttes et à miner à partir de Scott en venant du côté de St-

Isidore, partie que nous appellerons Section No 2, et rejoindre la première équipe. Quelques jours plus tard deux autres équipes furent ajoutées à la première pour compléter cette section.

Pendant que l'on faisait le travail dans ces deux sections, déjà mentionnées, une troisième équipe préparait, avec un deuxième tracteur et une machine à chemin spéciale, la mise en forme d'une troisième section, depuis le pont de St-Henri, mille No 11 jusqu'au campement, mille No 13. C'est aussi à ce moment, le 28 mai, que la quatrième équipe, composée des charroyeurs de gravier, fut organisée pour graver la section No 1, comprise entre le mille 11 et 15. Une grue mécanique à vapeur fut installée au banc de gravier, mille No 14, pour charger sur les voitures tout le gravier nécessaire pour le gravelage de la deuxième partie de la section No 1...

L'ingénieur qui avait la surveillance de la pose des ponceaux, de la construction des ponts en béton et des murs en pierres sèches, et de la pose des garde-fous, avait aussi à s'occuper de l'achat des buttes de gravier, des expropriations à faire pour les redressements et les élargissements. Cela, toujours fait à l'avance, nous permit à un moment donné d'avoir des équipes échelonnées depuis St-Henri, mille 11, jusqu'à St-Georges, mille 66...

Les nouveaux tracés que nous avons faits, rendus nécessaires pour mettre le chemin à l'abri de l'inondation, traversent partie des municipalités de Ste-Marie, l'Enfant-Jésus, St-Joseph et St-François, passent dans le flanc d'un coteau et dans des terrains tellement pierreux que, pour utiliser cette pierre, sur presque tout le parcours, il a fallu faire des murs en pierres sèches variant de 2 à 15 pieds de hauteur; le surplus a été employé comme fondation, ce qui nous a permis de faire un chemin beaucoup plus solide. Nous avons dû couper des rochers considérables qu'il était impossible de contourner.

Huit passages en béton, pour animaux, ont été construits sur le chemin pour permettre aux troupeaux de certains cultivateurs de traverser d'un côté à l'autre sans qu'on soit obligé d'ouvrir ou fermer des barrières. Ces passages très dispendieux étaient imposés par les procès-verbaux des municipalités intéressées.

Dans une certaine partie de l'ancien tracé, dans la municipalité de St-Georges, entre le mille No 66 et le mille No 68, il s'est fait des travaux qu'il est bon de mentionner spécialement. Les côtes énumérées plus bas, qui avaient une pente variant de 12 à 20%, ont été réduites à 5 et 7%. Pour opérer ce changement, il a fallu les allonger, les redresser, et faire des remblais très considérables. Ces côtes portent les noms suivants: Donovan, Cathcart et Patrick...

Dans la partie entre le bureau de poste Armstrong, mille 81.6, et la frontière, soit 11 milles, nous avons fait $2\frac{1}{4}$ milles de gravelage. Ces 11 milles traversent une forêt. Le chemin, avant la réparation, était très étroit, ayant 8 à 10 pieds entre les fossés ; il était tortueux et glaiseux. Les arbres qui le bordent et le mauvais égouttement l'empêchaient de sécher rapidement, surtout vers l'automne. Toute la pierre qui s'y trouvait lors de son ouverture avait été jetée de chaque côté, de sorte que pour élargir il fallut enlever toutes ces pierres avant de pouvoir y faire passer nos machines. Pour faire les $2\frac{1}{4}$ milles déjà mentionnés, on a dû abattre les arbres afin d'élargir et de redresser, refaire les fossés, enlever les pierres et les souches, les troncs d'arbres et essarter. Nous sommes parvenus à élargir, à redresser, à mettre en forme et à rouler cette partie de $2\frac{1}{4}$ milles, malgré la saison des pluies, qui est arrivée plus tôt qu'à l'ordinaire.

Dès le projet de la route Lévis-Jackman décidé, nous avons assuré son entretien. Le chemin gravelé requiert une attention immédiate après sa construction. Nous avons donc, l'automne dernier, pris les mesures nécessaires pour faire entretenir les parties qui en avaient tout de suite besoin, et pour cela, nous avons engagé dix cantonniers échelonnés depuis St-Henri jusqu'aux frontières. Ces cantonniers ne travaillaient que sur un ordre direct du surintendant, qui communiquait avec eux, de Québec, par téléphone. D'avance nous nous sommes assurés de la communication téléphonique, de manière à pouvoir les mettre à l'ouvrage sans retard, dès que cela est requis. En effet, il importe que la réparation d'un chemin gravelé soit faite précisément au bon moment, par exemple après un orage ; si on laisse l'eau séjourner dans un rayage ou dans une ornière, si on laisse l'ornière se solidifier, le passage de la gratte devient plus difficile, et à coup sûr moins efficace. Le surintendant de la construction ou son aide surveillent en automobile le travail des cantonniers. Nous avons trouvé qu'une paire de chevaux et un homme payés \$4.50 par jour peuvent gratter suffisamment quatre milles de chemin par jour en faisant deux tours complets, c'est-à-dire quatre passages simples. À ce prix, l'entretien est économique et donne de bons résultats. Nous l'avons constaté.

Voici quelques chiffres relatifs aux travaux exécutés l'été dernier sur la route Lévis-Jackman...

Déplacement de clôtures	116,160 pieds
Garde-fous	20,785 pieds
Longueur gravelée	46.5 milles
Ponceaux mis en place	589
Ponts construits (béton armé), variant de 6' à 25', 24	

À la fin de juillet, alors que les travaux étaient dans leur plus grande activité, nous avons eu sur la route 1,007 hommes et 548 chevaux, sans comprendre, naturellement, ceux employés par l'entrepreneur des ponts et ponceaux.

CHAPITRE XIX

LA ROUTE JUSQU'À NOS JOURS, CÔTÉ AMÉRICAIN

Politique d'établissement sur la route — Quelques toponymes — Autrefois et maintenant — Nouveau tracé dans le Bingham Purchase — Menace de conflit aux frontières — Observations sur l'état de la route — Subsidés votés par le Maine au cours des années — Loi de 1901 — Commission établie en 1905 — L'État commence à prendre des chemins à son compte — Le pont des Forks — La « Route H » (Canada Road), subventionnée par le Fédéral, devient la route « U.S. 201 » — L'automobile exige des améliorations — Au secours du tourisme local — Projet d'une voie à circulation rapide.

Il est intéressant de noter que l'on tenta la même politique, du côté américain, en vue de pourvoir à l'entretien de la *Canada Road*. Les agents des terres avaient, en effet, intérêt à disséminer les établissements le long de la route, plutôt que de les concentrer à quelques endroits. Ce fut même l'objet d'une loi du Maine, sanctionnée le 13 mars 1835¹. James Jackman y était autorisé à inscrire chez l'agent des terres, au nom de ses cinq garçons, les lots 10 et 11 du 1er rang, township no 4, dans le premier rang de townships au nord du Bingham Purchase, à la seule condition de continuer à y résider et de nettoyer la « *Canada Road from trees falling across the same for half the distance from the land so granted southerly, to the next settler on said road, for the term of five years* ».

C'est ainsi qu'il s'établit à des endroits précis, comme du côté canadien, au long de cette interminable route, quelques dénominations de lieux tenant primitivement à la présence ou au travail d'un seul personnage. Ainsi remarquons-nous au moins les noms de *Jackman's*, *Chase's*, *Dennistown* et *Hilton's*, celui-ci

étant le nom du titulaire d'un petit bureau de poste, à proximité de la frontière. Ces premiers colons, ainsi clairsemés sur plus de cent milles de route forestière, s'intitulaient volontiers aubergistes, expression parfois hyperbolique pour signifier qu'ils voulaient bien ou devaient quelquefois héberger sous leur toit des voyageurs contraints de faire étape, pour quelque raison sérieuse. C'étaient comme des oasis dans un désert. Et Samuel Holden, fondateur de Moose River en 1819, avait bien été le pionnier de cette profession.

Les postes avancés et presque voisins de Moose River et Jackman, à 15 milles de la frontière, n'ont reçu leur première organisation municipale, en forme de *plantation*, que le 16 octobre 1852. Mais elles avaient prospéré de bonne heure, nous l'avons déjà vu. En 1838, un ingénieur de la défense américaine, J. D. Graham, ayant vu ces localités en pleine activité écrivait : ² « Here there is a thriving settlement and a considerable portion of cleared and cultivated ground ». Un autre rapport militaire, celui de l'ingénieur topographique Hartman Bache, daté du 20 décembre 1834 ³, nous décrit ce qu'a pu être, dans son meilleur, le développement de la colonisation sur le haut de la Canada Road : « Within five miles of the Forks the settlers are tolerably numerous, but thence to the frontier, they are found only along the line of the road, at Parlin pond ; Jackman's near the north line of the Bingham Purchase ; Chase's two miles beyond ; Moose River, and Hilton's, three miles from the line. The soil is not productive » . . .

Sur le Bingham Purchase lui-même, il n'y avait guère de possibilité que pour l'exploitation de la forêt. Les efforts qu'on a pu faire pour fixer des cultivateurs sur ce long parcours de route ne nous sont pas connus. En plus des localités encore visibles des Forks et de Bingham, il ne reste que des installations saisonnières des compagnies forestières et de la villégiature (celles du lac Parlin en particulier). Caratunk et Moscow ont déjà été quelque chose de concret ; mais ils ne sont plus guère que des noms sur la carte. Depuis que la circulation à traction animale a complètement cédé la grande route à l'automobile, depuis que l'agriculture primitive a été abandonnée, les deux petites villes jumelles de Moose River et de Jackman demeurent un îlot isolé

dans la forêt, après quoi on ne retrouve qu'à Bingham des exploitations vraiment actives.

La construction de la Canada Road étant terminée, vers 1833, on attribuait à la route un total de 70 milles, dont 46 sur le Bingham Purchase et les 24 autres (plus ou moins) sur les terres publiques, jusqu'à la frontière. Mais déjà, à la fin de 1834, on avait dû déplacer une partie importante du tracé, dans sa partie sud. Ce qui nous est révélé par un rapport d'inspection militaire signé à Philadelphie le 20 décembre 1834, par l'ingénieur topographique Hartman Bache, Brevet Major ; l'inspection avait été réclamée par Washington, du War Department, et des ordres avaient été donnés en conséquence le 18 juillet⁴.

Il s'agissait de vérifier l'état de la route postale depuis Augusta jusqu'à la frontière canadienne et le rapport s'accompagna d'une carte descriptive. On peut voir par ces deux documents où passait « the Old Canada Road ». La route suivait la rive droite de la rivière Kennebec depuis Augusta jusqu'à Anson. Ensuite, « the road on the west side, above Anson, is that originally marked out as the Canada Road, but which has since been abandoned, with the exception of a few miles above that village for the convenience of the inhabitants in that direction [...] The road on the west side of the river having failed to secure the advantages anticipated by its location, and examination of the country on the east proving favorable, a new road was laid out and opened on that side of the river. This is the present travelled road and mail route » . . .

Ce changement devait être assez récent, en 1834, et peut-être même pas complété, puisque l'ingénieur, tout en vantant le trajet du côté est, suggérait encore des améliorations possibles à celui de la rive opposée, forcé par les accidents du terrain à s'éloigner parfois de la rivière et à passer derrière des montagnes. De toute façon, notre homme a trouvé bien meilleure la condition de la route au nord du Bingham Purchase, ayant régulièrement 16 pieds de largeur et un bon égouttement. En observateur pratique, il ajoutait : « Already a profitable trade is carried on from the State of Maine, in horses, cattle, sheep, pork, green-fish, butter, grass-seed, honey etc. the amount of which would be greatly increased by the construction of a good road ».

Il semble bien, cependant, que le premier tracé a servi et (ou) compté pour valable encore plusieurs années. On sait que le conflit prolongé des frontières entre le Maine et Québec ne fut réglé qu'en 1842, par le traité dénommé Ashburton-Webster, et que la frontière ne fut marquée complètement sur le terrain qu'en 1847. On produisit nombre de cartes et de rapports concernant le territoire en litige, où figurait presque forcément la route Chaudière-Kennebec. Or, le commissaire britannique Arthur Wells a utilisé une carte : « Map shewing the Southern Boundary of the Province of Canada . . . distinguishing that portion of the Boundary settled conventionally with the United States by the Treaty of Washington in 1842 »⁵, où l'unique route indiquée depuis les Forks en descendant à Anson était encore le trajet à l'ouest de la Kennebec. Et une autre carte contemporaine (non datée) : « North America. British Provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Part of Canada »⁶, donne encore les deux tracés, à l'ouest comme à l'est de la rivière.

Avec la crise politique dans les deux provinces du Haut et du Bas-Canada, en 1837-38, la guerre froide des frontières menaça de s'envenimer ; du moins, les Américains allèrent jusqu'à redouter une invasion de leur territoire, réel ou présomptif. Au mois de juillet 1838, le brigadier général John E. Wool, avec des ingénieurs topographiques de l'armée, venait faire encore une reconnaissance minutieuse de la route de Kennebec, la seule porte d'entrée à surveiller sur le nord-est. Il fit son rapport le 30 octobre, dans une lettre au Secrétaire de la Guerre, concernant la défense de la frontière du Maine⁷. Il écrivait, entre autres choses :

If England, however, should make war upon the United States . . . she would neither send her armies into our forests nor into the heart of the country, from whence it is not probable they would return. She may, however, threaten Maine, from Quebec, and perhaps carry on a predatory warfare by means of the Canada Road.

L'officier et ses ingénieurs dressèrent des plans de leur inspection et proposèrent l'établissement de trois postes de défense sur cette route : a) un dépôt de provisions et un contingent de milice aux fourches de la Kennebec ; b) un poste fortifié à

Moose River ; c) un piquet d'observation sur la hauteur des terres, à la frontière. Il est vrai qu'à cette date on venait de couper un nouveau chemin de raccordement depuis l'extrémité nord du lac Moosehead jusqu'aux environs d'Armstrong, à une dizaine de milles en territoire canadien, sur le chemin de Kennebec. Mais ce chemin secondaire était à peine libéré de sa végétation et propre tout au plus au halage du bois vers le lac, à la hauteur des neiges.

Enfin, pour en finir avec cet aspect du problème, un nommé James D. Graham, ingénieur topographique, peut-être compagnon du brigadier général Wool, rapportait, le 16 novembre 1838⁸, ses observations sur l'état de la route. Du côté canadien, où il s'était aventuré, elle était très mauvaise sur les 30 premiers milles, puis,

... within our own territory, between the frontier and the forks of the Kennebec, the route of the road has been very badly chosen, apparently without any preliminary examination of the country. Although great facilities exist for constructing a good firm road of gentle and easy grades throughout [...] it has been conducted over almost every steep ridge which presents itself on the route, when, by slight deflections from the direct course, they might have been avoided, and gentle grades have been preserved.

Et pourtant, nous l'avons vu, que n'avait-on pas fait pour détourner les plus forts talus de Bald Mountain ! Peut-être avait-on encore suivi trop servilement le tracé de Merrick et des conducteurs de bestiaux...

Pendant ce temps, chaque année ou à peu près, la Canada Road fait parler d'elle dans les documents publics du Maine. Son entretien ne constituait pas moins de travail que celui du secteur canadien et il y avait deux grands ponts à garder en état de service : ceux de Moose River et des Forks. Quelque fastidieuse qu'elle soit, sans un accompagnement de détails, nous devons à l'intégrité de l'histoire la liste des mesures législatives du Maine concernant la Canada Road. Au début, on laissait aux propriétaires du Bingham Purchase leur importante section à entretenir. Mais, par la suite, l'État fut bien contraint de voir à toute la longueur de cette artère, avec le concours du comté de Somerset

et des cantons colonisés qu'elle favorisait, en les desservant au passage (voir liste en appendice au chapitre).

Au tournant du siècle, donc plusieurs années avant le Québec, l'État du Maine prenait conscience des exigences en matière de voirie sur tout son territoire. Une loi de 1907⁹ décréta que l'État accorderait à chaque ville ou township un subside égal à 50% de toute somme dépensée dans ses limites sur un chemin « *designated by the county commissioners as State road* ». La subvention maximum dans chaque cas n'était que de \$100. par année ; mais on la porta à \$200., en 1903, et à \$300. en 1905.

C'est précisément en 1905, le 24 mars, qu'était instituée la *Highway Commission* du Maine, sous la direction d'un commissaire spécial, qui fut d'abord Paul D. Sargent. Dans son premier rapport annuel¹⁰, le Commissaire rappelait les progrès récents dans l'ordre de la voirie et signalait, entre autres, qu'on commençait à macadamiser les chemins, dans les limites des villages ruraux.

Toutefois, ce furent des progrès lents et de dimensions restreintes. Ainsi, le rapport du Commissaire pour 1908 (auquel une carte est annexée) ne donne encore, sur tout le trajet de la Canada Road, que des tronçons de *state roads*, dans les townships de Bingham et de Moscow, puis, au nord dans les *plantations* de Jackman et de Moose River. En 1909 (pages 13-14), sous le titre : « *A tentative system of trunk lines* », le *Rapport* formulait, parmi ses priorités, un projet concernant la route du Canada : « *Another route of importance would lead from Waterville through Fairfield, Skowhegan, Norridgewock and Madison, up the Kennebec river to the Forks and by the old Quebec road to the Quebec line, a distance of about 110 miles* ». On commençait à utiliser, pour des sections importantes de ce chemin, le macadam bitumineux (« *tar and asphalt* »), plus approprié à la circulation des automobiles.

Enfin, en 1913¹¹, constituant sa voirie en département (l'équivalent d'un ministère, au Canada), le Maine, par une nouvelle loi des chemins, réclamait leur classification et un « *system of connected main highways throughout the State* ». C'était la même année que la Province de Québec créait son Ministère de la Voirie et adoptait ses premières routes *nationales*.

La route du Maine vers le Canada avait à franchir à plus d'un endroit la rivière Kennebec. Mais le pont qui réclamait davantage la sollicitude de l'État, par son importance et par la modicité des moyens privés ou municipaux, était le pont des Forks, sur la branche est de la rivière, soit la décharge du lac Moosehead. Sans doute, un pont avait été substitué depuis longtemps à la traverse en bac primitive, localisée d'abord sur la branche ouest ou la Dead River. Mais c'était un pont en bois assez précaire. Il mesurait entre 150 et 175 pieds de longueur, évalué à \$2,000. seulement, propriété par moitié des municipalités de West Forks et de Forks Plains. Son entretien, en 1907, avait coûté \$81.40 ¹².

En 1913 ¹³, l'État vota \$600. « to aid in the repair of the bridge . . . provided the County of Somerset appropriates the like sum . . . to be expended by the county commissioners . . . under the supervision of the State Highway Department. » Mais, la subvention ayant tardé à venir, après une inspection du pont, il fut décidé plutôt de le rebâtir en fer avec des culées de béton. On coula celles-ci dans l'automne et la structure métallique s'y édifia de bonne heure en 1914, puisque le pont ouvrit à la circulation le 17 avril. Le coût total : \$7,712.98. Mais l'État, en attribuant un subside de \$4,000., avait réclamé, pour leur part, \$2,000. au comté de Somerset et \$2,000. aux plantations de Jackman, Moose River et Dennistown ¹⁴.

Dès son institution, en 1913, le State Highway Department, opérant la classification de ses chemins, avait dénommé « Route H » la route de Kennebec vers Québec. Chaque année ensuite, des sections de la Route H seront réparées et même déplacées, comme, en 1920, à Sandy Bay, le dernier demi-mille avant la frontière canadienne. La réparation de cette route fut moins expéditive que celle de la route Lévis-Jackman, du côté canadien. Et les responsables de cette dernière, ayant complété leur entreprise de gravelage, pouvaient constater, en 1918, qu'ils n'avaient qu'à supporter un coût minime d'entretien, « surtout si l'État du Maine répartit sur plusieurs années l'amélioration de l'artère qui, de l'autre côté de la frontière, doit se raccorder avec la route Lévis-Jackman » ¹⁵.

Le financement de la voirie dans le Maine, surtout pour les routes d'État, le contraignit à une émission d'obligations de \$300,000., en 1914, rapidement augmentée ensuite, avec la perspective de remboursement par la vente des permis d'automobiles. Mais une assistance fédérale venait déjà à la rescousse. Ainsi, la même année, 1914, s'inaugurait dans le Maine la politique des « federal aid roads », où Washington allouait \$65,000. et l'État le double de ce montant¹⁶. C'était pour améliorer une route entre Portland et Bath. Deux ans plus tard, la contribution bilatérale s'équilibrait entre le Fédéral et l'État, celui-ci demeurant toutefois chargé de l'entretien des routes ainsi améliorées.

À partir de 1920, la Route H entrait, par sections, dans les *Federal Aid Projects*. En 1921, on recourait pour la première fois au macadam bitumineux pour la grande route, dans la section de Vassalboro à Skowhegan. Au premier janvier 1936, presque toute la longueur de Waterville à la frontière avait été finie (Planche 26), au moins en gravier huilé. Mais le renouvellement complet en asphalte devait se faire attendre jusqu'en 1959. Et il a occasionné partout l'élargissement de la route, en plus de redressements considérables, dont on aperçoit les vestiges à mesure qu'on traverse les montagnes du Maine.

En 1951, les routes fédérales recevaient des numéros et, de la sorte, la « State Highway H » s'identifiait comme la route « U.S. 201 ». Trois ans plus tard, le Maine lui-même abandonnait les lettres pour des chiffres et, le 17 mars 1954, la Route H devenait officiellement la « State Highway 267 ». Mais cette numérotation de l'État n'a pas réussi à prévaloir : on ne parle plus que de la route fédérale 201.

La seconde grande guerre est venue imprimer un vigoureux essor à la circulation routière, qui devait, en moins d'un quart de siècle, supplanter presque complètement la circulation ferroviaire. Les routes, pour autant, se détérioraient plus vite. Et la communication Chaudière-Kennebec eût été compromise au bénéfice des Cantons de l'Est, si l'intervention concertée des maires de la Beauce et du Maine auprès de leurs gouvernements respectifs n'eût sauvé l'industrie locale du tourisme, en obtenant encore une importante réparation des routes 23 et 201, en 1956

et 1957¹⁷. On circule aujourd'hui confortablement sur cette voie des deux côtés de la frontière.

Le 17 février 1961, *La Vallée de la Chaudière*, journal de Saint-Joseph, disait en manchette : « On réclamera une route à circulation rapide entre Québec et la frontière du Maine » :

Nous apprenons qu'un mouvement se dessine dans la Beauce et dans les villes de l'État du Maine situées le long de la route 201, pour réclamer une amélioration au réseau routier qui relie la capitale provinciale à Augusta, capitale du Maine...

Le réseau de « turnpikes » se termine présentement à Augusta, dans le Maine, mais bientôt il s'étendra jusqu'à Bangor en passant par Waterville, à environ 100 milles de la frontière canadienne. La route 201 a été complètement refaite et nous avons appris que l'État du Maine projette, d'ici peu de temps, de la transformer en une voie à circulation rapide.

Des hommes d'affaires de la Beauce prétendent que la route 23 doit être adaptée à la route à laquelle elle est reliée et entreprendront sous peu des démarches en ce sens.

Treize ans, au-delà, sont passés et... nous attendons encore la réalisation de ce beau rêve. Le Maine y a peut-être renoncé, maintenant qu'il a son splendide *turnpike* ! Mais nous, de la Beauce et du Québec ?

RÉFÉRENCES

- ¹ *Acts and Resolves of Maine*, 1835, p. 722.
- ² *Senate Documents of U.S.* 1838-39, vol. II, page 5 : rapport du 7 novembre 1838.
- ³ *U.S. Executive Documents, 1834-35*, vol. 4, no 144 : « The report of a reconnaissance of a road through the northern frontier of the State of Maine [...] made in 1834 by Hartman Bache T.E. and Bt Major, assisted by G.W. Ward 2nd Lt. 2nd Arty. and J.F. Cooper Bt. 2nd Lt. 3rd Infy. »
- ⁴ *Ibidem*.
- ⁵ APC, Section des Cartes, « Boundary Maps ».
- ⁶ Londres, V.H. Nelson. ASQ, tiroir 217, no 6.
- ⁷ *U.S. Senate Documents, 1838-39*, vol. II, pages 2ss.
- ⁸ *Idem*, page 11, no 36.
- ⁹ *Laws of Maine, 1901*, Augusta, 1901, pp. 320s, ch. 285 ; approved March 22, 1901.

- 10 *First Annual Report of the Commissioner of Highways for the State of Maine for the year 1905*, Augusta, 1906, p. 233.
- 11 *First Annual Report of the State Highway Commission of the State of Maine*, Augusta, 1913, pp. 5ss.
- 12 *Third Annual Report of the Commissioner of Highways for the State of Maine, 1907*, Waterville, 1908, p. 58.
- 13 *Acts and Resolves [...] of the State of Maine, 1913*, p. 851, ch. 58 ; approved Febr. 20, 1913.
- 14 *Second annual report of the State Highway Commission of the State of Maine, 1914*, pp. 117ss.
- 15 *Rapport du Ministère de la Voirie de la Province de Québec, 1918*, Québec, p. 36.
- 16 *First annual report of the State Highway Commission of the State of Maine, 1913*, pp. 5s.
- 17 Cf. le « Supplément » de *L'Action Catholique*, Québec, 30 juin et 7 juillet 1957.

APPENDICE

Mesures législatives du Maine concernant la Canada Road

- *Acts and Resolves of Maine, 1836*, p. 39, ch. 35 :
A sum not exceeding \$400., « for the preservation and repair of the Canada Road ».
- *Idem, 1838*, pp. 330s., ch. 74 : Resolve for building a bridge across Moose River, approved March 23, 1838 :
Resolved... appropriation of \$750. ... for a good and substantial wooden bridge across said river, not more than ten rods from the old bridge, with sluiceways of sufficient width and height to admit lumber through at all seasons of the year.
- *Idem, 1840*, p. 145, ch. 66, approved March 16, 1840 :
Resolved... appropriation of \$1000... for « repairing the State Road from the North line of the Kennebec Bingham Purchase to the North line of the State ». Le surveillant des travaux recevrait \$2.00 par jour.
- *Idem, 1841*, p. 534, ch. 173, approved April 16, 1841 :
... \$500. for « repairing the Canada Road in the County of Somerset ».
- *Idem, 1842*, p. 44, ch. 58, approved March 16, 1842 :
... \$500. ... « between the Bingham Purchase and the North line of the State ».
- *Idem, 1843*, p. 222, ch. 212, approved March 24, 1843 : \$600.
- *Idem, 1844*, p. 288, ch. 260, approved Febr. 29, 1844 :
... \$300., « on condition that the county commissioners for the county of Somerset shall assess as large a sum as the several townships through which said road is made ».

- *Idem*, 1845, p. 409, ch. 381, approved March 31, 1845 : \$200.
- *Idem*, 1846, p. 513, ch. 443 :
\$2000., « for the repair of the Canada road, between the north line of the town of Moscow and the north line of the State »...
- *Idem*, 1848, p. 92, ch. 83, approved July 22, 1848 :
... \$400., « provided, that said sum shall be expended upon the road leading over lands the fee of which is in Maine or in Maine and Massachusetts » jointly. Ce dernier état, nous l'avons vu, avait gardé une part des terres publiques, en 1820.
- *Public and Legislative Documents of Maine*, 1849, House Documents no 17 : Report of the land agent Samuel Cony, giving the sums expended for making and repairing certain roads, since 1834 : Canada Road, between the N. line of Bingham Purchase and Canada line, \$5,600.
- *Acts and Resolves of the State of Maine*, 1852, p. 383, ch. 391, approved Febr. 28 :
... « to Elisha Hilton the sum of one hundred and eight dollars... in payment for labor performed on the Canada road ».
- *Idem*, 1853, p. 22, ch. 37, approved March 20, 1853 :
... \$500. « on the Canada road, north of the Million Acre line, in the county of Somerset. »
- *Idem*, 1855, p. 233, ch. 240, approved March 14, 1855 :
... \$300. « in repairing the Canada road across township numbered four in the first range north of Bingham's Kennebec Purchase ; provided the proprietors or others interested, shall, before the first day of August next, expend in repairing said road across said township the further sum of two hundred and fifty dollars ».
- *Idem*, 1856, p. 359, ch. 383, approved April 9, 1856 :
... \$600. « for opening and repairing the road leading from the forks of the Kennebec river to the Canada line ».
- *Idem*, 1861, p. 31, ch. 66, approved March 15, 1861 :
\$900. as follows, viz. : two hundred dollars on township numbered one, range three, east of Kennebec river ; two hundred dollars from the forks to north line of Bingham's Kennebec purchase, and five hundred dollars from the north line of said Bingham purchase to the Canada line, to include repairs to be made upon Moose river bridge.
- *Idem*, 1865, p. 412, ch. 419, approved Febr. 24, 1865 : \$500.
- *Idem*, 1867, p. 107, ch. 139, approved Febr. 25, 1867 :
... \$500. « provided the inhabitants and proprietors of lands upon said road shall expend a sum equal to one thousand dollars in connection with the same ».
- *Ibidem*, P. 119, ch. 170, approved March 1, 1867 :
... \$1500. « under the direction of the land agent, for the repair of the Canada road, and the bridges on the same, which road extends

from the north line of Moscow in the county of Somerset to the Canada line ».

- *Idem*, 1868, p. 192, ch. 243, approved March 3, 1868 :
... \$700. « from the Forks of Kennebec river to the Canada line in the county of Somerset ».
- *Idem*, 1869, p. 29, ch. 76, approved March 10, 1869 :
... \$1500. « from Moscow to the Canada line ».
- *Idem*, 1870, p. 102, ch. 158, approved March 14, 1870 :
... \$4000. « from the north line of Moscow to the boundary line, distance of about sixty miles ».
- *Idem*, 1876, p. 125, ch. 178, approved Febr. 23, 1876 :
\$2500., for rebuilding the bridge across the east branch of the Forks of the Kennebec river, in the county of Somerset, under the direction of Albert N. Greenwood at or near the location of the toll bridge now there standing ; provided that before the building of said bridge is commenced, the Kennebec Log Driving Company shall execute... sufficient bond in the sum of five thousand dollars, that they have purchased and will hold the franchise of said toll bridge during the continuance of the charter of the same, and keep the bridge to be erected in good and passable repair, free of all tolls until the expiration of said charter.
- *Idem*, 1887, p. 35, ch. 64, approved March 7, 1887 :
... \$3,000. « from the forks of the Kennebec river to Canada line... under the direction of the county commissioners of Somerset County ».
- *Idem*, 1893, p. 140, ch. 160, approved March 1, 1893 :
... \$800. « in repairing the Canada road across Sandy Bay township to the Canada line ».
- *Idem*, 1895, p. 18, ch. 37, approved Febr. 25, 1895 :
... \$200. « that part of the Canada road which is in Sandy Bay township ».
- *Idem*, 1897, p. 89, ch. 189, approved March 12, 1897 :
... \$400. « for repairing the Forks Bridge... ; said money to be expended by the county commissioners of Somerset county and paid by the State when said bridge shall be repaired ».
- *Idem*, 1899, p. 27, ch. 67, approved March 10, 1899 : \$250 for same purpose.

TROISIÈME PARTIE

LE RAIL

CHAPITRE XX

L'ÈRES DES PROJETS

Les premières voies ferrées — Grand projet conjoint du Québec et du Maine — Des ingénieurs explorent le territoire pour une voie entre Québec et Belfast — Opinions rivales au Canada — Les deux législatures accordent des chartes — Troubles politiques au Canada — Panique économique aux États-Unis — Montréal supplante Québec — Autres projets nés à Québec : en 1854, le Chemin de Fer de Québec, Chaudière, Maine et Portland ; en 1864, le Chemin de Fer de la Vallée de la Chaudière.

Le *chemin de fer*, dans sa conception primitive, est né en Grande-Bretagne, au début du 19^{ième} siècle, et s'est appelé *railroad* ou *railway*, ce qui était un nom plus juste que le terme français actuel, puisque les premiers rails étaient en bois, avant d'être recouverts de lisses de fer et finalement constitués entièrement d'acier.

En Amérique ¹, le premier chemin sur rail, une installation provisoire de trois milles, entre une carrière de pierre de Quincy, Mass., et un quai sur la rivière Neponset, reçut sa charte de la législature du Massachusetts le 4 mars 1826. Il était actionné par des chevaux. Mais la première voie permanente s'inaugura en 1830, pour le compte du *Baltimore & Ohio Railroad*, compagnie incorporée par l'état du Maryland, le 28 février 1827. Après avoir mis à l'essai la voile et la force des chevaux, pour sa première section de 13 milles, la Compagnie adopta les locomotives à vapeur, à la fin de 1831.

Au Canada, la première voie ferrée à fonctionner, longue d'environ 16 milles, reliant Sant-Jean à Laprairie, en face de Montréal, avait reçu son incorporation le 25 février 1832, sous le nom de « Compagnie des Propriétaires du Chemin à Lisses

de Champlain et du Saint-Laurent »². L'inauguration officielle eut lieu le 21 juillet 1836. Comme le suggérait cette raison sociale, c'était un chemin à rails de bois avec des lisses de fer clouées par-dessus.

Dans le Maine, pareillement, le premier tronçon de chemin de fer fut, en 1836, le *Bangor & Piscataquis Canal and Railroad*, reliant Bangor à Old Town. Lui aussi utilisait des rails de bois avec lisses de fer. Mais ce nouveau mode de transport ne devait vraiment conquérir la faveur publique du Maine qu'à partir de 1845 ; et ce ne fut pas avant 1861, que la législature de l'État put y contribuer financièrement par des subventions, la population s'y opposant encore énergiquement. Il y avait eu, un certain temps, de quoi provoquer sa défiance.

En effet, un grand projet, tenant largement de la chimère, pour ce temps-là, avait vu le jour dans le Maine, au début de 1835, et, favorisé par une rivalité entre trois villes, avait pris des proportions incroyables. Il s'agissait de relier la ville de Québec à un port de l'Atlantique, en traversant la frontière et la chaîne des Appalaches. Qui en eut le premier l'inspiration ? L'histoire très locale pourrait peut-être le dire ; mais peu nous importe. Aussitôt les trois ports de Portland, Wiscasset et Belfast proposèrent leur candidature dans l'entreprise. Suivons un peu l'avance de ce projet, en commençant par ce que nous en dit le gouverneur Robert P. Dunlap, s'adressant aux deux branches de la législature du Maine, à l'ouverture de la session de janvier 1836³.

In pursuance of a Resolve of the last Legislature, in relation to a Rail Road from some point on the Atlantic sea bord to the City of Quebec, an application was made to the President of the United States, for the services of an Engineer, to aid in the contemplated survey. The request was promptly complied with and the trust was confided by the Secretary of War to a gentleman in the service of the federal government of much practical skill, who devoted several months to a careful reconnaissance of different routes within the State [...] The Commissioners appointed agreeably to the Resolve of the tenth of March last⁴, to consult upon the same subject with the civil authorities of the Canadas, and others, have attended to the duty entrusted to them, and a copy of their report is herewith laid before you...

Les promoteurs du projet, après avoir tenu des assemblées publiques dans le Maine, vinrent donc jeter leur semence d'idées à Québec. Et c'est là qu'elle germa le plus rapidement. Les deux délégués, M. Green Fox et Albert Smith, parlèrent dans une assemblée publique, le 20 juillet⁵ ; et, dès le 22, l'on demandait au gouverneur, lord Aylmer, d'envoyer un ingénieur compétent de l'armée pour explorer les vallées de l'Etchemin et de la Chaudière, en vue d'y établir le plus aisément une voie ferrée, de Lévis à Portland. Le gouverneur répondit que le choix de l'ingénieur était déjà fait : c'était le capitaine P. Yule.

L'ingénieur américain, de son côté, le colonel S. H. Long, déjà à l'œuvre depuis près d'un mois, arrivait justement à Québec, aux derniers jours de juillet. Il y présenta son rapport aux deux délégués du Maine et au comité de citoyens qui s'était formé. Long avait suivi, en gros, le trajet de l'expédition d'Arnold, c'est-à-dire la Dead River, le lac Mégantic et la Chaudière. Mais, rendu au confluent de la rivière Famine, il était allé rejoindre la vallée de l'Etchemin, pour atteindre le Saint-Laurent. Le trajet du côté canadien lui paraissait plus propice que sur l'autre versant ; mais l'ensemble ne présentait aucun obstacle insurmontable⁶.

Les deux ingénieurs se concertèrent le 30 juillet et partirent ensemble, le 1er août, remontant les rivières Chaudière et du Loup, dans la ligne du chemin de Kennebec. En trois semaines, Yule avait fini son inspection et signait son rapport à Montréal, le 22 août 1835. Le texte a paru en français dans *Le Canadien* du 4 septembre, d'après la version anglaise de la *Quebec Gazette*, deux jours auparavant⁷. L'ingénieur, dédaignant la longue voie détournée par le lac Mégantic et la rivière Arnold, avait comparé soigneusement les vallées de l'Etchemin et de la Chaudière. Bien que la première offrît l'avantage de ne pas être exposée aux inondations, il suggérait le tracé par la Chaudière, comme étant le plus commode et le moins dispendieux. En conclusion, il écrivait :

La route la plus favorable pour un Chemin de fer depuis Québec jusqu'à la frontière passerait, d'après la visite ci-dessus, par les places suivantes : Pointe-Lévi, Ste-Marie, rive ouest de la Chaudière jusqu'aux fourches de cette rivière ; de là le long

de la rive ouest de la rivière du Loup, jusqu'auprès de sa jonction avec la rivière du Portage ; traversant ensuite à la rive est et la remontant jusqu'aux hauteurs qui se trouvent sur la frontière, près du chemin de Kennebec. Distance : environ 93 milles.

La publicité faite au projet dans la région de Québec suscita très tôt la jalousie d'une autre région, celle de Sherbrooke, par le fait qu'on renonçait à passer par la voie de Mégantic ou plus profondément dans les Cantons de l'Est. Le *St. Francis Courier* fit des gorges chaudes sur la part qui reviendrait aux Québécois dans cette entreprise notoirement américaine⁸. C'est aussi de cette source, vraisemblablement, dans cette tournure d'esprit, en tout cas, que parut à Québec, sous l'anonymat, un pamphlet satyrique en vers anglais, avec en exergue ce pastiche de Virgile : *Timeo Mainotos et dona ferentes . . . et Britamos ridentes*⁹.

Passant de l'intention aux actes, le comité de citoyens de Québec annonçait dans *Le Canadien* du 11 septembre 1835 qu'il demanderait à la prochaine session de la Législature l'incorporation d'un « chemin à lisses ». Effectivement, le 6 novembre suivant, on adressait une requête dans ce sens au nouveau gouverneur, lord Gosford. Ils étaient 30 Québécois, décidés à assumer les risques de l'entreprise, dont 13 de noms français, entre autres Étienne Parent, l'éditeur du *Canadien*¹⁰. Dans leur écrit, ils soulignaient :

That in no portion of the District of Quebec it is more necessary to improve the means of transport of goods and passengers than from that part of the boundary lying between Arnold's River and the Monument Stream near the head waters of the Kennebec and the City of Quebec, in as much as it is the principal if not the only route for the very important and increasing trade between the Eastern States of America and Lower Canada.

That the test of experience in Great Britain and the United States of America has incontestably established the superiority of railroads constructed over the best of roads formed in the common way not only in rapidity and safety of conveyance and consequent saving of time, but in the actual cost of transport.

La session du Bas-Canada s'était ouverte cette année-là le 27 octobre. Le bill pour le chemin de fer de la Pointe-Lévi à la frontière du Maine fut présenté en Chambre une première

fois le 18 novembre. Une semaine plus tard, on le confiait à un comité de cinq membres de la Chambre, qui soumit un rapport favorable le 7 décembre, après avoir entendu des experts, entre autres l'ingénieur civil William R. Hopkins, un de ceux qui avaient travaillé au chemin à lisses de Saint-Jean à Laprairie ¹¹. Finalement, le bill reçut sa troisième lecture en Chambre le 30 décembre et fut adopté par le Conseil législatif le 12 janvier 1836. Mais, au lieu de le sanctionner lui-même, lord Gosford, en prorogeant la session, le 21 mars, le réserva « pour la signification du Plaisir de Sa Majesté sur icelui », ajoutant : « Comme ce Bill affecte la prérogative du Roi, en disposant des Terres incultes de la Couronne, la 52ième clause de l'Acte constitutionnel m'oblige à le réserver [. . .] et il est probable que l'omission des formalités requises par cette clause sera entièrement fatale à ce Bill ». Mais, contrairement à cette appréhension, le Secrétaire des Colonies, à Londres, lui obtint la sanction royale, le 19 août 1836, laquelle fit l'objet d'une proclamation spéciale de Lord Gosford, le 29 octobre suivant ¹². Le capital maximum autorisé était de deux millions, en actions de \$50. Les ingénieurs calculaient qu'il y aurait à faire entre 90 et 100 milles de voie, au prix de \$20,000. par mille, équipement compris.

L'euphorie pour les chemins de fer régnait peut-être en Grande-Bretagne ; mais des circonstances locales l'empêchèrent de s'étendre au Canada. D'abord, la rivalité dont nous avons parlé plus haut fut sans doute une raison de faire surseoir à la réalisation de l'ambitieux projet, du côté canadien. Mais des facteurs politiques et sociaux contribuèrent à l'étouffer, dès son éclosion. Les troubles de 1837-38, en secouant violemment le pays, laissèrent dans leur sillage des conséquences économiques de nature à déconcerter les plus belles entreprises. Ensuite, l'établissement de l'Union des deux Canadas donna aux législateurs autre chose à penser, pour quelque temps.

Du côté américain, le projet rencontra des obstacles analogues. Il y avait là cette rivalité déjà signalée entre les ports de Portland, Wiscasset et Belfast, comme devant servir de terminus à la voie ferrée venant de Québec. Puis, l'ingénieur Long, ayant fait une expertise plus longue et plus attentive que l'ingénieur canadien, tarda jusqu'au 20 décembre 1835 pour en terminer

la rédaction, destinée aux autorités du Maine¹³. Sa première conclusion favorisait la traversée de la hauteur des terres dans les voisinages de la Canada Road, comme étant le trajet le plus court et le plus accessible. Puis l'auteur appréciait séparément, dans le détail, les projets des trois ports de mer comme terminus : Portland, 277 milles, estimé de \$6,350,000. ; Wiscasset, 246 milles, estimé de \$5,400,000. ; Belfast 227 milles, estimé de \$4,900,000. Le prix de revient par mille était plus bas et la communication plus avantageuse pour le Maine par le dernier trajet : . . . « more eligible and advisable than either of the other routes herein described ». Influencée par ce rapport, la législature du Maine vota donc l'incorporation d'un chemin de fer, le *Belfast and Quebec Railroad*, approuvée par le Gouverneur en 1836¹⁴.

Un an après, un comité de citoyens de Belfast, désigné par une assemblée publique le 31 décembre 1836, présentait une demande de fonds à la législature du Maine, session de janvier 1837¹⁵. Cependant, les termes de la constitution de l'État lui interdisaient une assistance directe pour semblable entreprise. Les fonds privés et le leadership manquaient pareillement pour aller plus loin. Un auteur récent, Edward E. Chase, décrit savoureusement le fonds de scène économique de notre grandiose projet¹⁶ :

In 1836, Maine was enjoying one of those popular mental disorder familiarly known as « booms », attended by the usual features of extravagance, speculation in real estate, over-expansion of credit, and undue optimism. Under such conditions no project was too visionary to consider, and some railroad building might have been accomplished ; but similar « boom » conditions in other sections of the country led to the inevitable collapse, and in 1837, the financial structure of the country fell into ruin. The panic of 1837 was the culmination of a period of over-expansion in internal improvements [. . .] Many states were unable to pay interest on their debts, and several [. . .] repudiated their debts altogether.

Dans cette grande panique de l'économie américaine, en 1837, de tous les projets en cours, les moins désastreux furent ceux pour lesquels on n'avait encore rien fait de concret. Ce fut assez pour faire ajourner celui dont nous parlions.

La crise en fit remettre un autre, qui se posait en parallèle, sinon en concurrent du Belfast and Quebec Railroad : il s'agit du *Connecticut and Passumpsic Rivers Railroad*, dans le Vermont. Après une assemblée publique tenue à Windsor, le 20 janvier 1836, « for the purpose of taking preliminary measures for a rail road through the valleys of the Connecticut and Passumpsic Rivers to the St. Lawrence »¹⁷, assemblée à laquelle assistait un délégué du Bas-Canada, nommé P.H. Knowlton, les promoteurs reçurent une charte du Vermont, le 10 novembre 1838¹⁸. La voie proposée devait rejoindre la frontière canadienne, près du lac Memphremagog, d'où un chemin de fer canadien, demandé le 2 novembre 1835¹⁹, mais incorporé beaucoup plus tard, prétendait rejoindre le Saint-Laurent par la vallée de la rivière Saint-François. Pour les mêmes raisons, les deux projets complémentaires furent donc ajournés, même si le Connecticut and Passumpsic fit prolonger l'échéance de sa charte, le 31 octobre 1843.

Mais on n'en avait pas fini avec les projets, de part et d'autre de la frontière. La charte du Belfast and Quebec Railroad fut bien renouvelée dans le Maine, en 1845²⁰, mais sans plus de résultat, par manque de collaboration des citoyens de Québec. Malgré la convocation d'une assemblée, cette année-là²¹, à un endroit non identifié, les gens du district intéressé ne répondirent pas aux exhortations du nouveau promoteur, Siméon Larochelle, un industriel progressiste de Saint-Anselme, comté de Dorchester, en faveur « de ce projet, qui resta embryonnaire » une seconde fois.

Après ces chances ratées, la ville de Québec se fit damer le pion par Montréal. Ce ne devait pas être la dernière fois ! La capitale perdait déjà son rang de métropole économique. Une voie de chemin de fer internationale fut commencée à Montréal, en 1846, avec une section canadienne passant par Sherbrooke et une section américaine aboutissant à Portland, Maine. Nous verrons cela mieux au chapitre suivant. La jonction officielle eut lieu en juillet 1853 et Montréal se trouva reliée la première avec le Maine et l'océan Atlantique, par une voie directe, devenue aussitôt le *Grand Tronc*.

Mais Québec avait prévu cette réalisation assez tôt pour venir se raccorder à la voie principale, dès 1854, par le moyen du *Chemin de Fer de Québec et Richmond*, un embranchement incorporé le 10 août 1850²² et absorbé par la suite dans le réseau du Grand Tronc. Ainsi s'effectuait, quoique par voie indirecte, la première liaison ferroviaire entre les États-Unis et la ville de Québec ou, pour mieux dire, une gare terminale encore assez distante, puisqu'elle était placée à l'ouest de la rivière Chaudière, non loin de son confluent avec le Saint-Laurent. L'extension de la voie jusqu'à Lévis, en face de Québec, ne devait se faire que plusieurs années après, sous l'égide du Grand Tronc.

Mais ces développements ferroviaires dans leur voisinage n'accommodaient aucunement les gens de Beauce et de Dorchester. Ils étaient plutôt de nature à les mettre en appétit. C'est encore une initiative américaine qui les détermina à bouger : une longue lettre de l'honorable Thomas O.S.S. Smith, datée de Buckfield, Maine, le 15 octobre 1853, publiée dans le *Bangor Daily Mercury* et reproduite dans le *Journal de Québec* du 5 novembre.

Référant au projet de 1835, le personnage affirmait pouvoir concilier, cette fois, par son projet, les intérêts des divers ports du Maine. Une nouvelle ligne, qui se brancherait en route sur les autres lignes déjà existantes ou projetées, partirait de Canton, sur la rivière Androscoggin, passerait par Farmington, Freeman ou New Portland, Bingham, les Forks, pour atteindre les sources de la rivière du Loup, dans Québec, et descendre le long de cette rivière et de la Chaudière jusqu'à Québec. La version française de l'écrit commentait ainsi :

J'ai visité le Canada et l'on me dit [...] que l'on attend seulement que l'on fasse un mouvement dans cet État (du Maine), et que là (en Canada), l'on nous secondera avec un zèle prompt et actif ; et que le parlement et le peuple se réuniront pour supporter ce qui doit faire l'honneur et la gloire de la cité de Québec. Je n'ai point le temps et vous n'avez point non plus la place pour décrire combien Québec et le Bas-Canada sont en général largement intéressés dans cette entreprise.

Sans beaucoup tarder, cette publicité colla dans la Beauce, où le nouveau conseil municipal du comté de Dorchester (1^{ière} division) la mit à l'étude, à sa séance du 12 décembre 1853²³. Le notaire Joseph-O.-C. Arcand commenta la lettre venue du Maine. Le conseil convint que la voie ferrée serait d'un immense avantage pour la région et souhaita qu'elle soit construite avant peu d'années, autorisant le maire Jean-Pierre Proux à correspondre avec l'hon. Smith.

Mais la ville de Québec même se devait d'entamer les procédures légales. C'est dans ce sens qu'on voit une requête présentée le 14 et le 16 juin 1854, respectivement au Conseil législatif et à l'Assemblée, par « Jean-Thomas Taschereau et autres de la cité de Québec »²⁴. La présence de Taschereau en tête des signataires de la requête, bien qu'il fût surtout résident à Québec, indique que les intérêts de la Beauce s'y trouvaient exprimés.

Les procédures en parlement, après une dissolution précipitée des Chambres, le 22 juin 1854, durent être reprises en entier, à la session suivante, inaugurée le 5 septembre. On présenta de nouveau la requête en Chambre, le 16 octobre, et François Lemieux, député de Lévis, pilota le bill, qui reçut finalement la sanction du Gouverneur, le 30 mai 1855, sous le titre de *Compagnie de Chemin de Fer de Québec, Chaudière, Maine et Portland*²⁴. Parmi les seize membres constitués nommément en corporation, outre Jean-Thomas Taschereau et les trois députés de Lévis, Beauce et Dorchester, il y avait le personnage déjà signalé de Siméon Laroche et quatre citoyens de Sainte-Marie. Le capital initial était limité à 500,000 louis, avec faculté de l'augmenter de 400,000.

Cependant nous ne trouvons plus de trace par la suite de cette présomptueuse compagnie, à forte prédominance régionale et canadienne-française. Il y a tout de même ceci, que, le 29 mai 1856, la municipalité de Sainte-Marie de Beauce faisait lire en Chambre une résolution « demandant qu'aucune garantie ultérieure ne soit accordée à la Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc »²⁵. Il pouvait y avoir là-dessous un geste défensif, un plaidoyer *pro domo* en faveur du projet de la Beauce.

Dix autres années ne s'étaient pas écoulées, que la législature du Canada accordait une troisième charte à un groupe de huit citoyens, dont deux ministres du Parlement, tous de noms anglais, sauf Henri-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie et député de Beauce depuis 1861. Cette charte, sanctionnée le 30 juin 1864 ²⁶, s'intitulait : Acte pour incorporer *la Compagnie du Chemin de Fer de la Vallée de la Chaudière*. Avec un capital autorisé de \$1,000,000., réparti en 20,000 actions, la Compagnie se proposait de construire une voie ferrée depuis la ligne du Grand Tronc, derrière Lévis, « à travers les paroisses de Saint-Henri, St-Isidore, Ste-Marie, St-Joseph, St-François, St-Georges et le village de Linière ; et de là jusqu'à la ligne provinciale, dans les townships de Marlow ou Metgermette, au point que les directeurs de la dite compagnie jugeront expédient ».

Encore une fois, cette compagnie, dont les véritables intérêts étaient peut-être autres que ceux de la Beauce, ne semble pas avoir effectué d'autre opération, après l'obtention de sa charte. Ou, du moins, elle n'en a pas laissé de trace perceptible dans les documents publics. Et, comme elle n'avait pas commencé la construction de son chemin de fer dans les deux ans suivant la sanction du bill, ni encore moins terminé ses travaux dans le délai de cinq ans qui lui était alloué, elle se trouvait dès lors déchuë de ses privilèges et n'avait plus qu'à passer à l'histoire.

Nous nous sommes trop attardés, peut-être, sur des projets qui ne devaient pas aboutir. Leur intérêt persiste quand même, par le fait qu'ils ont entretenu, de dix ans en dix ans, la soif d'émancipation des Beaucerons. Et les réalisations qu'on va enfin obtenir avec les compagnies *Lévis et Kennebec* et *Québec Central* n'apparaîtront point comme une sorte de génération spontanée dans notre histoire.

— 353 —

APPENDICE
THE NEW
ROAD TO RUIN;

OR INTENDED

RAILROAD

FROM

BOSTON, PORTLAND AND PORTSMOUTH,

THREE

PRINCIPAL NAVAL ARSENALS

OF THE

UNITED STATES

TO QUEBEC,

THE PRINCIPAL BRITISH GARRISON OF

NORTH AMERICA.



Timeo Mainotos
Et dona ferentes---et Britannos ridentes.



Quebec :

SOLD BY ALL THE BOOKSELLERS.

1835.

THE
NEW ROAD TO RUIN,

§c. §c.



I fear these Mainers—when they presents bring,
By Steam and Railroad—or on golden wing ;
I fear these Mainers—bold and cunning nation,
Who knew no boundary line or limitation.
An age has run—and still 'tis undecided
How Maine from Canada is sever'd and divided,
While Holland's Monarch—umpire of this ques-
tion,
Has cut this gordian knot by mere suggestion,
And sunk his Netherlands deep in the mire,
With a disputed Boundary, for son and sire.

And Arnold's army needs no more be swamp'd,
On morass—rivers—forests—long encamp'd :
A few short hours will lead them to Point Levi—
Quebec's defenders soon must cry peccavi,

Pontoons, and bridge of boats, they'll bring on
cars,

Or (if in th' winter's absence of our tars)
They'll cross on th'ice—as at Stralsund did
Charles.

L'Isle d'Orleans must be theirs—with little effort,
Morency—Beauport—then have little left for't
But to surrender—thus Quebec surrounded
Must, at discretion yield—or be well pounded—
By mortars—bombshells—all those arts con-
founded,

Which war's destructive science has invented,
Whose dire effects might, earlier, be prevented.

What but surprize gave England her Gibraltar ?
And, 'ere she's strong as Gib—Quebec must alter
Hertow'rs and bastions—well attack'd must falter.
What but surprize lost Britain Buenos Ayres ?
While Beresford was dancing with her fairies :
What but surprize endanger'd Waterloo ?
While Wellington, and staff, were dancing too.
Had Arnold *then* been favor'd—by surprize
Our good Quebec had surely been his prize.

It would be strange that ministerial droleries
Should lose Canadian forests—Sydney's col-
lieries.

When steam and fuel now must rule all nations,
Who most wants these, wants all considerations,
And cousin Sam begins to know their value,
Which we, when lost, shall feel—*this truth I tell*
you.

Be not surprized if thus we lose Quebec,
(To Britain's glory 'twere indeed a check.)
A statesman eye should peep into futurity
And not commit to chance or blind security,
As far as human foresight can be right,
All these forebodings time will bring to light,
Heaven grant *I* may be wrong and *you* be right.
Militia conscripts—countless, willing, strong,
For plunder ripe—by steam, will fly along,
With others of *the line*, an endless throng ;
Hampshire and Massachusets join their quota,
Who for our Patriots care not one iota,
Or all the force that we can e'er collect,
Without the walls these would have no effect,
While gallant Wolfe, from heaven looks down
to see

Folly deprive us of his Victory,
And Britain thus commit felo de se.

Arouse, ere 'tis too late, ye sons of trade,
Recall your resolutions—but just made ;
Reflect on Æsop's tale of th' golden egg,
Nor on this Railroad stir another peg.
Saint John will cheat St. Lawrence of his right,
Your business then will be—not *trade* but *fight*.
Look at the Map made for our wise Assembly,
Maine's line's depicted there without dissembly,
It will secure to Maine Saint John's whole river,
And Brunswick then, from us, will strait dis sever,
View but the line of Saint John's lakes and
water

A short canal to which, would give no quarter
To Quebec's commerce—she would catch a
tartar:

Look at our yawning Gulf, and endless river
Which commerce then would fly from—aye, for
ever ;

E'en rafts so much exposed on our wild stream,
Descend Saint John's as by a charm, or dream.

Tis said they've bought the Isle of Antecosti,
(What though its clime be somewhat cold and
frosty)

Its bears and wolves will then receive no quarter,
And Quebec's garrison wo'nt want hot water.
'Twould tend to help our fish'ries (now so poor)
By selling them at once—all *Le bras d'or*,
And, being but solid rock, with little ground-land,
It may be well, at once, to sell Newfoundland.
The reasons Hume (of *Westminster*) has
shrewdly hit on,
These Colonies *all ruin mother Britain*.
Ships, Colonies, and Commerce—all a drawback.
For so think Hume, O'Connel—Atty Roebuck.

Should Whigs want money still—then *sell the
navy*,

And honest Bull in vain may cry “ O save me
“ From such defenders—melancholy story,
“ I'm torn to pieces between Whig and Tory ?
“ I want a King like Richard—heart of Lion—
“ (Though not like him to play the fool at Sion)
“ And ministers whom no man dare cry fie on..

“ Plebeian times, and mobocratic rule
“ Must sink the state—too long we’ve play’d the
“ fool,
“ Already ‘ a Cheval,’ on my St. Lawrence,
“ Sits cousin Sam—and ’tis a strange occurrence.
“ Sam now bestrides, by blinding Britain’s sons,
“ From Mississippi to my own St. John’s.
“ ‘ Qui mare teneat’ rules the rest of th’ world,
“ His sails soon spread—his thunders soon are
hurl’d.”

Maine’s Engineer reports, “ you’ve shewn good
feeling,”

But better t’were, if you had shown plain deal-
ing,

And told these Mainers—Sirs, it will not do,
For reasons plain—that between me and you
No boundary’s drawn—or line of limitations,
Such as will suit two independent nations ;
And—’till this deed is done to satisfaction,
King William knows no more than *Andrew*
Jackson.

(In mobocratic times, and rul’d by faction)

What may ensue—so pray decide this question
On honorable terms, and fair suggestion.
Our nations ought, if possible, to live like brothers,
“ As you wish done to you, so do to others ;”
When this is rightly settled—I am ready
To meet you with a Railroad firm and steady.

Oh, purblind Britons ! men of narrow sight,
Farewell to future naval strength and might ;
One false move more, your game is lost—ill-fated !
And Quebec’s garrison will be *check-mated* ;
Our troops must re-embark, for want of forage,
L’Enfant du sol, will lose his mess of porridge ;
And cousin Sam’s is all the gloria mundi,
From new Orlean’s to the Bay of Fundy.
In short, “ Qui mare teneat has Quebec,
And then adieu to Britain’s rule, or check
On this side of the great Atlantic’s tide,
For who with Sam will dare the western world
divide.

RÉFÉRENCES

- 1 *The Encyclopedia Americana*, 1958, volume 23, pp. 172b et 173.
- 2 *Statuts du Bas-Canada*, 2 Guillaume IV, ch. 58, amendé par 3 Guillaume IV, ch. 7, et 6 Guillaume IV, ch. 6.
- 3 Maine, Governor, *Annual Message, 1836*, Augusta, 1836, 10 pp.
- 4 *Resolves of Maine, 1875*, pp. 715-720 ; *Public Documents of Maine, 1835*, House Doc. no 24, 9 pp.
- 5 La *Gazette de Québec*, 21 et 22 juillet 1835.
- 6 *Maine Public Documents, 1836* : Senate Doc. no 9, House Doc. no 1. Le rapport complet (80 pages) du Lieutenant colonel Long fut soumis à la Législature du Maine à la session de janvier 1836, sous le titre : « Report of the preliminary survey of the Belfast and Kennebec RR ».
- 7 Il existe une édition anglaise en tiré-à-part (2 pages in-folio), faite à la demande du Comité de Citoyens.
- 8 La *Gazette de Québec*, 1er août 1835.
- 9 *The new ROAD TO RUIN or intended RAILROAD from Boston, Portland and Portsmouth, the principal arsenals of the UNITED STATES TO QUEBEC, the principal British garrison in North America*, Québec : sold by all the booksellers, 1835 (cf. notre Appendice).
- 10 APC, Série S, Secrétaire d'État.
- 11 *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1835-36*, Appendesices, vol. III, à la fin : Minutes des témoignages, le 7 décembre 1835.
- 12 *Idem* pour 1837, vol. 47, page 6. Le titre de la loi était le suivant : « Acte pour pourvoir à la construction et à l'entretien d'un chemin à lisses, à partir du fleuve Saint-Laurent à aller jusqu'à la ligne provinciale » (*Statuts du Bas-Canada*, 6 Guillaume IV, ch. 59).
- 13 Cf note 6 ci-dessus.
- 14 Private and Special Acts, 1836, ch. 97, p. 102.
- 15 *Public and Legislative Documents of Maine, 1837*. House Doc. no 8 : « Memorial in relation to the Belfast and Quebec Railroad ».
- 16 Edward E. Chase : *Maine Railroads*, Portland, Maine, 1926, 145 pages (p. 5).
- 17 *The Chronicle Press*, Windsor, Vermont.
- 18 John S. Kendall : « The Connecticut and Passumpsic Rivers R.R. », in *Railway and Locomotive Historical Society*, Bulletin no. 49, May 1939, pp. 23-32.
- 19 APC, Série S.
- 20 *Acts and Resolves, 1845*, ch. 233, p. 280.
- 21 Louis-Napoléon Larochelle, *Chemin de Lévis à Kennebec, Réfutation...*, Québec, 1877, page 61.
- 22 *Statuts du Canada*, 13 et 14 Victoria, chapitre 16.

- ²³ *Le Canadien*, 21 décembre 1853.
- ²⁴ *Statuts du Canada*, 18 Victoria, ch. 196.
- ²⁵ *Journaux de la Chambre* . . . 1856, page 550.
- ²⁶ *Statuts du Canada*, 27-28 Victoria, ch. 91.

CHAPITRE XXI

L'AVANCE VERS QUÉBEC DANS LE MAINE

Un animateur — De Portland vers Montréal et Halifax — Priorité sur Boston — Deux compagnies incorporées — Voies construites et incorporées au Grand Tronc — On relie Québec à Richmond — De White River à Lennoxville — Trois chemins de fer du Maine — Nouvelle panique financière — Deux projets avortés — Reprise du Somerset RR. jusqu'au lac Moosehead — On renonce à franchir la frontière, laissant ce soin au Canadien Pacifique.

À partir de 1844, en retard sur les états voisins dans son développement économique, le Maine se trouva un animateur dans la personne de John Alfred Poor, natif d'Andover. Reprenant à son compte un ancien plan colonial de la Nouvelle-France — rappelons-nous les projets des intendants Talon et de Meulles — Poor lança l'idée de raccorder, par chemin de fer, cette fois, le bassin intérieur du Saint-Laurent avec un port d'hiver de la côte du Maine. Comme Portland dominait sur les autres par son importance géographique et démographique, il y aurait d'abord un chemin de fer reliant ce port de mer avec Montréal, via Sherbrooke, puis un embranchement obliquant vers Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et Halifax, en passant par Lewiston, Waterville et Bangor. Comme on le voit, la ville de Québec n'était plus l'objectif immédiat.

Mais Boston aussi convoitait la liaison ferroviaire avec Montréal, et avait déjà la faveur des notables de l'endroit. Pour prévenir le coup, John Alfred Poor, à qui les déplacements ne coûtaient guère, se rendit en hâte à Montréal, où il réussit à faire ajourner la décision des intéressés, en attendant le résultat d'une expertise de son invention, épreuve peu banale, quoique sim-

pliste, que le peintre Charles E. Beckett (1814-1866/67), de Portland, a évoquée dans un de ses tableaux ¹ (Planche 27). En février 1845, au plus fort de l'hiver, deux courriers partaient en sleigh simultanément des deux villes compétitrices, par leurs routes respectives, avec des relais organisés d'avance. Celui de Portland, nommé D.H. Furbish, ne prit que 32 heures et celui de Boston n'arriva à Montréal que 62 heures plus tard. On démontrait ainsi, à l'évidence (!), l'avantage de Portland sur Boston comme terminus du chemin de fer.

La première tranche du projet Poor reçut facilement l'approbation de la législature du Maine, dans une charte du 10 février 1845. À Portland, c'était un emballement : les citoyens souscrivirent largement le capital nécessaire. Le 4 juillet 1846, une importante cérémonie y marquait le « breaking of the ground », la levée de la première pelletée de terre pour la voie ferrée. Commencés sans retard et construits simultanément, d'étape en étape, le *St. Lawrence & Atlantic Railroad* ², ainsi nommé du côté canadien, et l'*Atlantic & St. Lawrence Railroad*, du côté américain, en vinrent à se rejoindre à la frontière canado-américaine, près d'Island Pond, Vermont, en février 1853. L'inauguration officielle de toute la voie Montréal-Portland (292 milles) eut cependant lieu le 18 juillet suivant, un beau triomphe personnel pour John Alfred Poor. Peu après, les intérêts d'exploitation des deux secteurs complémentaires étaient loués pour 999 ans au *Grand Trunk Railway* du Canada. Et la voie fait maintenant partie du réseau du *Canadien National*, depuis 1920.

Du côté américain, cette grande artère conserve une certaine attraction touristique, comme en témoigne une insertion récente dans un magazine populaire ³ :

... one other train trip is available in Maine this season. It is the « foliage trip », sponsored by the 470 Club of Portland, for Sunday, October 3rd — an all-day, 300 mile ride from the old Grand Trunk terminal on India Street in Portland to Island Pond, Vermont and return. Passengers will travel in coaches of the Canadian National Railroad, and a snack bar car for refreshments will be attached to the train. Tickets and further information can be obtained from the 470 Railroad Club...

Quant à Boston et New York, si déjà le Québec pouvait les atteindre, en 1853, en passant par Portland, on finira par les

rejoindre directement, quand le *Connecticut and Passumpsic Rivers Railroad* sera sorti de sa léthargie, en vertu d'une nouvelle charte, de novembre 1845. Commencé à White-River Junction, en septembre suivant, en direction de la frontière (114 milles), il atteignit St. Johnsbury en 1851, Newport en 1863, enfin Derby Line. Déjà les gens des environs de Stanstead, désappointés de ne pas voir le St. Lawrence & Atlantic passer par chez eux, avaient formé, du côté canadien, une compagnie nouvelle, le *Massawipi Valley Railway* ⁴, aussitôt louée au Connecticut and Passumpsic et qui vint s'y raccorder le 1er juillet 1870, reliant Derby Line à Lennoxville, près de Sherbrooke, sur la voie du Grand Tronc. Dorénavant, en utilisant le *Quebec and Richmond Railway*, la capitale du Québec pouvait rejoindre presque en ligne droite les centres de Boston et New York.

Mais nous revenons au Maine et à la vallée de la Kennebec, d'une certaine façon, avec le second article du projet de John Alfred Poor, soit, un embranchement, soudé quelque part à l'Atlantic & St. Lawrence, qui devait franchir en diagonale la Kennebec, entre Waterville et Hallowell, pour rejoindre la Penobscot, à Bangor. Dès la même année, 1845, le 28 mars ⁵, la législature du Maine accordait pour cela une charte à deux chemins complémentaires : l'*Androscoggin and Kennebec* et le *Penobscot and Kennebec*. Le premier seul entre dans notre propos.

Cependant, une charte concurrente existait depuis le 1er avril 1836 ⁶, pour le *Kennebec and Portland Railroad*, projetant de relier Portland en ligne directe avec Augusta, la nouvelle capitale. Malgré son caractère engageant, ce projet était en profonde léthargie quand survint l'inspiration de Poor. Il se réveilla vivement devant l'apparition d'un adversaire. Et l'on vit soudain une active émulation entre Augusta et Waterville, les deux termini en perspective : refusant toute composition, les deux compagnies rivales se mirent à l'œuvre simultanément. L'*Androscoggin and Kennebec RR.*, branché sur l'Atlantic and St. Lawrence à Danville, en 1847, atteignait Waterville, le 3 décembre 1849, au coût de plus de deux millions. Et l'on célébra son inauguration comme une victoire ; car la ligne rivale, partie de Portland, n'était alors rendue qu'à Brunswick et Bath. Sa liaison avec Augusta tarda jusqu'à 1851.

Pour continuer le chemin de fer dans la vallée de la Kennebec, nous voici maintenant avec une autre compagnie, incorporée le 10 août 1848 ⁷, la *Somerset and Kennebec Railroad*, avec droit de construire depuis Caratunk en descendant jusqu'à Waterville et Augusta. Organisée en 1852, cette compagnie eut comme premiers directeurs Abner Coburn, de Bloomfield, Edward McLellan, de Skowhegan, William Connor et Ezra Totman, de Fairfield, Samuel P. Shaw, de Waterville, Joseph Merrill, d'Augusta, et David Bronson, de Bath. Dès sa construction, la voie fut prise à bail par le Kennebec & Portland. Partie d'Augusta en 1853, elle atteignit Fairfield en 1855 et Skowhegan en 1856. Pour cela, il avait fallu construire deux ponts sur la Kennebec, l'un à Augusta, l'autre à Waterville. Mais la Somerset and Kennebec ne se mit pas en peine de continuer sa ligne au-delà de Skowhegan.

En 1869, l'économiste Walter Wells faisait les commentaires suivants ⁸ :

Valley and railroad construction

The valleys of the State are of great importance in that, leading as they do into its interior by the immediate side of and enclosing the waterfalls, they afford comparatively uniform planes upon which roads and railroads can be constructed at moderate cost [...] The advantage referred to has already in the southern part of the State been turned to some account; though as yet there is not a single railroad that follows the lines of our river valleys one-fourth the distance from the ocean to the northern boundary. The railway that now terminates at Skowhegan can be extended the whole distance to the St. John river, via the Kennebec, West Penobscot and Allaguash valleys, without any serious natural obstacle. The same holds true of the Penobscot, Mattagamon (East Branch), Aroostook and Fish River valleys. The importance of this is not easily realized at the present time, but it will be in the course of years.

Devant l'inertie du Somerset and Kennebec, une autre compagnie naquit pour lui faire pièce, le 19 mars 1860 : le *Somerset Railroad*. Son chemin de fer devait se brancher à Oakland (West Waterville), sur l'Androscoggin and Kennebec, devenu, en 1862, partie du *Maine Central Railroad*. De là, remontant la vallée de la Kennebec, il devait parvenir à Caratunk, en passant par Fairfield, Norridgewock, Anson et autres localités. Les actionnaires

de la compagnie étaient presque tous de Norridgewock, Anson et Embden. Après de longs retards, en pratique, le chemin de fer n'atteignit Norridgewock qu'en 1873 et Madison en 1875. Deux ans après, son terminus était à North Anson⁹, à l'ouest de la Kennebec. On avait jeté deux ponts sur la rivière : à Norridgewock et à Madison.

Tel quel, le chemin de fer n'avait que 25 milles de parcours. Mais les espoirs avaient été bien plus ambitieux et la voie ferrée, à cause de sa position géographique avancée, avait été comprise dans le projet, remis à jour, d'une ligne reliant Wiscasset à la ville de Québec ; ce que Edward E. Chase qualifie plaisamment de « Quebec railroad virus »¹⁰. On devait aller à la rencontre du *Lévis et Kennebec*, incorporé en 1869 et, pour lors, en train de se construire, du côté canadien. Mais la panique financière de 1873, du côté américain, fit ajourner de nouveau le beau rêve. Le petit Somerset Railroad devint d'ailleurs déficitaire et se réorganisa, en 1883, sous la raison sociale de *Somerset Railway*.

Il surgit alors successivement deux projets de prolongement de la voie. Le premier, en liaison avec la formation du réseau du Canadien Pacifique, aurait poussé jusqu'au lac Mégantic, par les vallées de la Carrabassett et de la Dead River et cela promettait encore une fois de relier Wiscasset au territoire québécois. Mais rien n'aboutit de ce côté. L'autre projet, qui, sans s'en douter, anticipait sur l'ère de l'aviation, portait le nom assez inattendu de *Boston and Quebec Air Line Railroad*. Partant de Skowhegan, on aurait monté, à l'est de la rivière Kennebec jusqu'aux Forks, puis à Moose River et jusqu'à la frontière canadienne, à peu près le même parcours que le chemin de voitures déjà existant. Et Chase d'affirmer, sans donner sa référence, que le *Québec Central*, acquéreur du *Lévis et Kennebec*, depuis 1881, aurait fait alors une inspection en vue de s'approcher lui aussi de la frontière.

Mais ce projet de la Boston and Quebec Air Line venait en conflit avec la charte, toujours en vigueur, du Somerset Railway, qui lui donnait droit de construire jusqu'à Carratunk. Le petit chemin de fer fit triompher son opposition à la charte rivale. Toutefois, cela l'obligea pratiquement à reprendre sa construc-

tion. En 1888, on arrivait à Solon ¹¹ ; en 1890, après avoir encore enjambé la Kennebec, cette fois par un pont de fer, on avait atteint Bingham. Et l'on s'arrêta là encore une fois : extension de la voie, 42.6 milles.

Pendant ce temps le Canadien Pacifique s'était mis à la réalisation de son gigantesque projet, de Mégantic à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, en venant par la vallée de la Moose River et en contournant le lac Moosehead par le sud, via Greenville.

Alors, un important financier d'Augusta, John F. Hill, forma une compagnie, incorporée le 11 mars 1903, la *Kennebec Valley Railroad*, pour prolonger la ligne du Somerset Railway jusqu'à celle du Canadien Pacifique, à l'endroit le plus commode. La nouvelle compagnie acheta l'ancienne, le 4 août 1904, et adopta son ancien nom quelques jours plus tard.

La même année, on travaillait déjà sur une extension de 8 milles et demi ¹². En 1905, on traversait la région de Moscow. Enfin, en 1906, après avoir traversé la voie du Canadien Pacifique, à Somerset Junction, on allait aboutir au lac Moosehead, à Birch Point, en face de Kineo et près de Rockwood ; c'était à 51 milles du départ de Bingham (Planche 28). Et le terminus de l'entreprise ferroviaire comportait un quai de 300 pieds, pour permettre l'accostage des plus gros bateaux circulant sur le lac Moosehead.

En 1907, le Maine Central acheta le contrôle du Somerset Railway, tout en lui conservant son nom jusqu'au 1er juillet 1911, alors qu'on l'incorpora complètement au réseau. Depuis lors, on n'a pas jugé opportun de continuer cette voie ferrée jusqu'au Canada. Le *Québec Central*, d'ailleurs, avait déjà tacitement failli à ses engagements en arrêtant à Saint-Georges son avance vers la frontière, pour la diriger plutôt vers l'est, à travers le haut des comtés voisins. Au point de vue économique, bien sûr, son embranchement de Tring à Mégantic, inauguré en 1895, rendait superflu l'effort redoutable d'enjamber les montagnes de la frontière, de part et d'autre, en doublant, à toutes fins pratiques, la ligne du Canadien Pacifique.

RÉFÉRENCES

- ¹ *Furbish's dash to Montreal*, oil, 18 $\frac{5}{8}$ " x 24", New York State Historical Association, Cooperstown, New York (reproduit dans Mellon et Wilder : *Maine and its Role in American Art, 1740-1963*, the Viking Press, New York, 1963, p. 56s.
- ² Incorporé le 17 mars 1845, *Statuts provinciaux du Canada, 1845*, 8 Victoria, ch. 25.
- ³ *Down East*, Sept. 1971, page 71.
- ⁴ Incorporée le 9 juin 1862, *Statuts provinciaux du Canada, 1862*, 25 Victoria, ch. 61.
- ⁵ *Acts and Resolves of Maine*, ch. 270, p. 314.
- ⁶ *Idem*, Special Laws, 1836, ch. 227.
- ⁷ *Idem*, 1848, ch. 186.
- ⁸ Walter Wells : *The Water-Power of Maine*, Augusta, 1869, pages 14s.
- ⁹ *Maine State Year Book . . . for 1876-77*, Portland, 1876, page 446.
- ¹⁰ *Maine Railroads*, Portland, 1926, page 67.
- ¹¹ *Report of the Railroad Commissioners of the State of Maine, 1888*, Augusta, 1889, p. 44.
- ¹² *Idem*, 1904, p. 102.

CHAPITRE XXII

LE CHEMIN DE FER « LÉVIS ET KENNEBEC »

Un hableur venu de loin s'impose au gouvernement québécois — Incorporation de deux chemins de fer se rejoignant sur la Chaudière (1869) — Louis-Napoléon Larochelle — Vente de capital-actions — Achat de terrains rendu difficile — On renonce aux rails de bois — L'entrepreneur se défile — Association de Larochelle et Scott, pour continuer la voie — Du capital anglais — On construit jusqu'à Sainte-Marie (28 milles) — Embarras pour atteindre Saint-Joseph en 1876 — Finances taries — Rupture entre les entrepreneurs, qui publient chacun un mémoire justificatif — Dernières opérations de la Compagnie — Saisie et vente par le shérif (1881) à la Compagnie du Québec Central.

Après la Confédération canadienne, la nouvelle législature provinciale de Québec consacra une grande partie de la session de 1868-69 à des lois sur les chemins de fer ou, plus exactement, sur des « chemins à rails de bois ». On s'était laissé gagner un peu partout, depuis quelque temps par les prétentions d'un américain remuant et passablement hableur. Ce *survenant*, du nom de Jérôme-B. Hulbert, soi-disant « entrepreneur de chemins de fer, du comté de Lawrence, État de New York », propageait, en effet, l'idée de plusieurs « cheaply-built colonisation railways using wooden rails of a type he had invented »¹. Il réussit à faire passer en parlement, en 1869², une loi qui garantissait pour une période de 20 ans l'intérêt à 3% sur les sommes déboursées, jusqu'à concurrence de \$5,000. par mille de voie, complétée avant le 1er juillet 1872, et sur le coût de tous les ponts dépassant 50 verges de longueur.

En conséquence de ce bill, six compagnies furent incorporées à la même date, le 15 avril 1869, pour bâtir suivant le

système de Hulbert, entre autres le *Lévis et Kennebec* et le *Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec* (futur Québec Central) ³. Nous reviendrons plus loin à ce dernier chemin, qui, dans sa charte même, visait à rejoindre le Lévis et Kennebec quelque part au bord de la rivière Chaudière. Cette fois, les conjonctures faisaient présager une réussite.

L'un des premiers directeurs du Lévis et Kennebec, Louis-Napoléon Laroche, était le fils et le digne continuateur du grand industriel dont nous avons parlé précédemment. Et il faut dire qu'il fit tout en son pouvoir pour avancer le projet, soit auprès du gouvernement, soit dans le bureau de direction de la Compagnie, soit dans la construction même du Lévis et Kennebec. Il en fut réellement le créateur, aux dépens de sa fortune et de ses efforts inlassables. C'est grâce à lui si les comtés de Beauce et de Dorchester ont pu jouir de cette voie ferrée, de Lévis à Scott-Junction (28 milles) dès 1875, et jusqu'à la rivière Doyon, à Saint-Joseph (43 milles et demi), en juillet 1876.

Le premier souci de la Compagnie fut de faire souscrire des actions. Elle avait le pouvoir de capitaliser jusqu'à \$3,000,000., en actions de \$10., payables en autant de versements échelonnés. Les directeurs n'étaient pas en mesure de suffire à eux seuls, même s'ils donnaient l'exemple, en y allant plus largement de leurs écus.

Après avoir fait de la publicité dans les journaux, ils firent annoncer au prône, par les curés de tout le district intéressé, qu'il y aurait une assemblée populaire au chef-lieu de Saint-Joseph, le lundi, 12 septembre 1870, à 11 heures du matin. « Plusieurs directeurs y étaient présents... L'hon. J.-G. Blanchet, C.-H. Pözer, écuyer, M.P., et autres messieurs y ont fait des discours. Un grand nombre de personnes ont fait enregistrer leurs noms dans le livre des souscripteurs » ⁴.

Une loi générale en vigueur pour les entreprises ferroviaires autorisait les municipalités à souscrire du capital et même à émettre à cette fin des débetures. C'est ce que fit la ville de Lévis, en souscrivant peu après \$50,000. de débetures, qui, une fois négociées, laissèrent \$42,500. de capital. La municipalité de Saint-Anselme y mit \$12,000., sur lesquels toutefois elle

était redevable de \$4,000. à Louis-Napoléon Larochelle et quelques autres. Là devait toutefois s'arrêter la contribution des municipalités.

D'après un tableau dressé plus tard ⁵, il y eut aussi des souscriptions individuelles pour le montant nominal de \$69,690. Mais il n'est pas facile de savoir quelle proportion des actions vendues a réellement été payée. *La Gazette Officielle de Québec* publiait l'appel du premier versement de \$1. par action pour le 15 novembre 1870, d'autres pour les mois de février, mars et avril 1871. Et cela a dû continuer, normalement, jusqu'au 16 juillet 1872. Mais le recours contre les souscripteurs particuliers n'était pas facile et plusieurs, semble-t-il, n'avaient pas encore versé un sou, lorsque, à partir du premier octobre 1872, la Compagnie inscrivait toute une série de poursuites ⁶ contre plusieurs citoyens de la Beauce, souscripteurs de parts sociales, qui n'avaient pas répondu aux appels pour les versements.

Le second souci de la Compagnie fut d'acquérir les terrains nécessaires pour ses installations. En plus de la voie proprement dite, 66 pieds de largeur, il y avait les emplacements des gares et *dépôts* de matériel. Pour ménager ses fonds liquides, la Compagnie donnait, en paiement du prix convenu, le plus possible de ses actions de \$10. Les cessionnaires obtenaient un beau document bien en forme et l'espoir de quelque dividende, un jour . . .

Mais ce premier atout fut vite discrédité. De Saint-Henri à Sainte-Marie, soit 24 milles de parcours, c'est Larochelle qui dut lui-même, « les propriétaires refusant de transiger avec la compagnie » ⁷, acheter le droit de passage, moyennant des billets signés de sa main pour un total de \$6,000. Et, malgré cela, on affronta des problèmes. Nombreux étaient les propriétaires refusant d'accepter les premières offres à eux faites pour la voie projetée sur leur terrain, au point que la Compagnie fit même imprimer des formules de requête en expropriation dans les deux langues. Après avoir alloué aux intéressés un délai généreux, elle commença à déposer ses plaintes en Cour Supérieure le 17 juillet 1874 ⁸.

Le cas le plus typique — il suffira de le retenir comme exemple — fut celui de l'emplacement destiné à la future gare de

Scott. Il y avait du terrain de deux propriétaires voisins, en bordure de la rivière Chaudière : chez Vital Fillion, 262 pieds de front et chez Octave Jobin, 452 pieds, par 419 pieds de profondeur, dans les deux cas (au total 9 arpents et 24 perches en superficie. Dans les deux cas aussi, on régla la contestation par une sentence arbitrale du 16 septembre 1874⁹, allouant \$315. à Fillion et \$2,100. à Jobin. L'offre primitive à ce dernier n'avait été que de \$1,300. Mais il se laissait encore tirer l'oreille, peut-être parce que sa maison se trouvait sur l'emplacement contesté. Il fallut que la Compagnie déposât en Cour Supérieure la sentence arbitrale et la somme de \$2,100., pour en arriver à un titre légal de propriété ; elle obtint gain de cause le 14 octobre 1875¹⁰. Malgré sa défaite, Octave Jobin était payé en bel argent comptant, ce qu'aucun des créanciers ne pouvait plus alors escompter solidement, car les affaires avaient déjà mal tourné pour la Compagnie.

Nous n'entreprendrons pas de décrire toutes les tractations financières qui compliquèrent et ralentirent notablement la construction de la voie ferrée projetée. Ce sont les réalisations matérielles qui nous intéressent davantage.

S'étant assurée d'un certain capital, par la vente d'une partie de ses actions, la Compagnie, dont le Siège social était d'abord à la Salle du Marché de Lévis, accordait un premier contrat de construction, pour 50 milles de sa voie, le 31 décembre 1870¹¹, à nul autre que Jérôme-B. Hulbert, l'instigateur des chemins à rails de bois. Il s'engageait à construire en deux ans les 30 premiers milles, « jusqu'aux environs du village Ste-Marie de la Beauce », et le reste, l'année suivante, jusqu'à Saint-François. Une brochure éditée spécialement à cette occasion comporte, en plus du contrat, les cédules des prix et du matériel roulant et surtout les plans et devis préparés par l'ingénieur de la Compagnie, John James Rickon, de Québec¹². Tous les détails techniques sont là. À la fin du contrat, les directeurs se réservaient toutefois le droit de substituer les rails de fer aux rails de bois.

La précaution s'avéra opportune, quand on put voir ce qu'il advint ailleurs des rails de bois. Sur les six compagnies de même type incorporées en 1869, deux seulement utilisèrent le procédé

Hulbert. L'une d'elles, dénommée la « Quebec and Gosford Wooden Railway », qui fut la première à circuler dans les limites actuelles de la ville de Québec, avait procédé de façon si expéditive qu'elle inaugura, dès le 26 novembre 1870, ses 26 milles de voie, allant du quartier Saint-Sauveur jusqu'au lac Saint-Joseph, dans le comté de Portneuf. Après avoir servi quelque temps avant les neiges, la voie devint impassable aux dégels du printemps et à chaque pluie ultérieure, parce que les rails de bois renflaient et tordaient dans tous les sens, sous l'action de l'humidité. Une seule autre ligne, entre Sorel et Drummondville, fit l'expérience durant l'année 1872, mais avec un résultat semblable.

Pendant ce temps, l'entrepreneur du Lévis et Kennebec effectuait les terrassements de sa voie, sur environ 27 milles. Louis-Napoléon Larochelle entra en société, le 8 janvier 1873¹³, sinon même avant cette date, avec le contremaître des travaux, Charles Armstrong Scott, pour l'achat et la préparation des traverses (dormants) et des rails. Ces derniers, en bois d'érable, devaient mesurer 14 pieds de longueur, 7 pouces de hauteur et 4 d'épaisseur. Une bille d'érable susceptible de donner deux rails de cette sorte coûtait \$1. à l'état brut. Les traverses devaient être entaillées à 4 pouces de profondeur pour tenir ces rails en place.

Mais, après avoir préparé une bonne quantité de bois, la Compagnie décida de poser plutôt tout de suite des rails de fer, pour ne pas avoir à subir l'expérience fâcheuse des compagnies précitées. Pour les trois premiers milles, depuis la ligne du Grand Tronc jusqu'à l'église de Saint-Henri, les rails de fer vinrent des États-Unis, ainsi que la locomotive numéro 1, baptisée du nom du Président, le Dr J.-G. Blanchet, *L'Événement* du 4 octobre 1873 raconte la fête qui avait marqué, la veille, à Saint-Henri, l'inauguration de ce tronçon embryonnaire du Lévis et Kennebec.

Au début de 1873, pareillement, l'entrepreneur Hulbert, qui avait royalement perdu la face, avec ses rails de bois, prit prétexte du fait que la Compagnie ne soldait plus ses versements, par manque d'argent liquide, pour transporter son contrat à Louis-Napoléon Larochelle. Celui-ci se retira du bureau de direction, pour pouvoir traiter valablement avec la Compagnie. En même temps, on décidait de recourir au capital britannique et le nouvel

associé de Larochelle, Charles Armstrong Scott, choisi à cause de son nom anglais, était envoyé à Londres pour négocier des obligations en livres sterling. Il apportait un nouveau prospectus du chemin, sur 32 pages, pour intéresser les capitalistes.

Après s'être fait attendre deux saisons entières, la réponse de Londres arriva enfin, à l'automne 1873, par la voix d'un important spéculateur, John Langham Reed. Avec le revenu des obligations de la Compagnie lancées sur le marché, il était en mesure de fournir du capital liquide, par tranches respectables, et, à partir de l'ouverture de la navigation, en 1874, des lots de rails de fer totalisant 2,000 tonnes. *L'Événement* du 3 juillet, par exemple, nous apprend que le vapeur *Amelia*, venant de Cardiff, est arrivé la veille à Québec, avec un chargement de rails pour le Lévis et Kennebec. Et cela permit de terminer les premiers 28 milles de voie ferrée, en même temps que d'acquérir aux États-Unis, en novembre 1874, deux nouvelles locomotives et cinq wagons de première classe.

L'entrepreneur associé Scott dira plus tard ¹⁴ que la première section de la ligne fut ouverte à la circulation le 20 juin 1875. Mais nous apprenons plus de détails à ce sujet dans Pierre-Georges Roy ¹⁵. Depuis plusieurs jours, la population de Lévis avait entendu le sifflet des locomotives circulant jusqu'à Saint-Anselme. Enfin, le 23 juin, se déroulait l'inauguration officielle, sous la présidence de l'honorable René-Édouard Caron, lieutenant-gouverneur : deux trains spéciaux transportèrent les invités de Lévis à Scott.

Au début de juillet, commençaient à paraître dans les quotidiens de Québec des horaires, fréquemment modifiés par la suite, des trains à circulation régulière, de Lévis à Sainte-Marie. Cela signifiait que la gare de Scott, dénommée déjà Scott-Jonction, en prévision d'une rencontre avec le Québec Central, qui aboutirait à cet endroit, par delà la rivière Chaudière, se trouvait alors dans les limites de la paroisse de Sainte-Marie. C'est ainsi qu'on peut comprendre l'annonce faite par le curé Chaperon, dans son prône du 20 juin 1875, d'une « corvée . . . pour charroyage de la brique blanche qui est au dépôt du bas de la paroisse ». On était alors en train de reconstruire le Couvent de Sainte-Marie.

Profitant des circonstances et souhaitant pousser leur ligne jusqu'à Saint-Joseph, durant cette même année 1875, les entrepreneurs continuèrent les terrassements à travers Sainte-Marie. C'est alors qu'ils érigèrent le fameux viaduc (trestle) du Domaine, dont on a conservé une impressionnante photographie, et peut-être aussi le viaduc du « trou de la Bisson », dans le haut de la paroisse. Ce dernier, reconnu comme dangereux, fut bientôt supprimé. Mais celui du Domaine a été conservé et se perpétue sous forme d'un haut remblai, qui enjambe au moyen de ponts la route et la rivière Chassé.

Ce fut cependant une profonde déception pour les entrepreneurs de voir baisser l'appui de la finance anglaise en même temps que grimpaient leurs propres dettes de tous les côtés. Le plus vexant de tout, c'est que les rails, attendus plus impatiemment que les capitaux, arrivèrent trop tard à l'automne pour qu'on pût mettre cette année-là le prolongement de la voie en état de rendement.

Le financier anglais Reed, qui « ne s'était jamais pour un instant attendu à ce qu'on lui demandât de fournir tout l'argent requis pour la construction de la ligne »¹⁶, était froissé, avec quelque raison, « de l'apathie et de l'indifférence manifestée par le Gouvernement et par le peuple, après avoir été si libéralement assistés par les capitalistes anglais ».

Dans cette conjoncture, les directeurs et entrepreneurs de la Compagnie voulurent stimuler l'intérêt des Beaucerons par des assemblées et par la distribution d'une circulaire, datée de Lévis, en octobre 1875¹⁷.

Pour mettre plus d'atouts en leur faveur, les responsables du chemin de fer s'adressèrent à Mgr Elzéar-Alexandre Taschereau, archevêque de Québec, natif de la Beauce, dont ils connaissaient l'intérêt pour ne pas dire le chauvinisme, en faveur de sa petite patrie. Ils obtinrent de lui une lettre circulaire adressée, le 10 octobre 1875, non pas directement aux habitants, mais à « Messieurs les Curés du comté de Beauce », afin qu'ils annoncent et encouragent la campagne de propagande¹⁸.

Le chemin de fer pouvait être réellement une promesse de bénédiction temporelle pour la région. Mais sa première année

de circulation n'était pas révolue et le terminus était encore à cinq milles de distance, que l'on signalait déjà ses inconvénients d'ordre moral à Sainte-Marie. À la fin de l'année 1875¹⁹, le curé de l'endroit notait, dans son rapport à l'Archevêque sur l'état des âmes dans la paroisse : « Les principaux désordres de cette année ont été occasionnés par la station du chemin de fer. Boisson et danses introduites par des étrangers venus récemment s'établir ici pour faire fortune ».

Enfin, le chemin de fer traversa la paroisse Sainte-Marie en 1876 (Planche 29), avec la pose des rails qui étaient arrivés trop tard l'année précédente. Il est de tradition que le premier arrêt fut vis-à-vis la chapelle Sainte-Anne, dans le Domaine. Mais on eut vite fait d'atteindre le centre du village, où l'établissement de la gare locale s'imposait. Celle-ci fut munie, dans les débuts, d'un déambulateur ou *chemin couvert*, qui finit par brûler et ne fut pas rétabli.

Le droit de passage sur les terres demeurait toujours le premier problème concret à résoudre. Et, si on ne pouvait guère s'attendre à des libéralités de la part des particuliers, on pouvait en solliciter des institutions publiques. Nous n'avons pas trouvé ce qui se produisit pour la traversée des deux arpents de terre du Couvent. Mais nous avons trouvé l'arrangement concernant le demi-arpent de la terre du curé. Le 16 novembre 1876, on arrivait à la solution, avec une lettre de l'Archevêque Taschereau au curé Chaperon²⁰.

Le transport de la poste fut bientôt une attribution des trains de la Compagnie. Et on en a la preuve dans l'ouverture, dès l'année 1875, de deux nouveaux bureaux de poste, aux extrémités de la paroisse Sainte-Marie : le bureau « Jobin », à Scott-Jonction, et le bureau « Bisson », à l'endroit encore dénommé le « trou de la Bisson », où il faut présumer qu'on avait prévu un arrêt des trains.

Dire que le chemin de fer circulait alors jusqu'à Saint-Joseph ne doit cependant pas nous induire en erreur. En fait, son terminus était à la rivière Doyon (ou Saint-Joseph), à deux milles en bas du village, et il fallait achever le trajet en voiture à cheval. Depuis Scott-Jonction, on n'avait pu ajouter que 15 milles

et demi aux 28 milles déjà en opération, jusqu'à l'embarcadère de Lévis, qui se trouvait alors à la jonction du chemin de Saint-Henri avec la rue Saint-Georges, faisant face à l'Institut Saint-Joseph de la Délivrance. Tel fut et demeura le trajet du Lévis et Kennebec, aussi longtemps que subsista la Compagnie.

Un mémoire de Charles-A. Scott²¹ nous apprend tout simplement que le dernier tronçon a été accepté par l'ingénieur du gouvernement en juillet 1876 ; mais nous ne trouvons pas de mention d'une inauguration officielle. Par contre, *Le Canadien* du 22 septembre annonçait un changement d'horaire du Lévis et Kennebec, pour le début d'octobre, et la nouvelle gare de Saint-Joseph y figurait dans le service quotidien.

Nous pouvons signaler pareillement une excursion en train, le 25 novembre 1876, organisée par Larochelle et Scott, dont *L'Événement* et le *Morning Chronicle* donnent un récit substantiel les jours suivants. C'était en l'honneur des ministres et députés provinciaux, alors en session au Parlement et appelés à délibérer sur le sort de la Compagnie. Il y eut arrêt à Saint-Anselme, naturellement, chez Larochelle, à Sainte-Marie, le temps de visiter l'église et le couvent, puis à Saint-Joseph, où le dîner fut servi dans la gare provisoire. Y prirent la parole Henri-Gustave Joly, député de Lotbinière, Louis Beaubien, orateur de la Chambre, et John Langham Reed, agent financier du Lévis et Kennebec.

La présence de ce personnage étranger suggère que les entrepreneurs voulaient l'impressionner favorablement, alors qu'ils réclamaient des fonds pour continuer la ligne. Le financier avait tenu à venir de Londres pour examiner lui-même la situation du chemin de fer et s'était rendu exprès en voiture, de Saint-Joseph jusqu'à Saint-Georges. Les recettes de la première année, environ \$32,000., n'ayant pas augmenté depuis le prolongement et n'ayant fait que rembourser les frais d'opération, le financier en conclut qu'il était inutile de continuer la construction du chemin de fer et répartit pour Londres « joliment désenchanté ».

Les deux entrepreneurs Larochelle et Scott tombèrent alors en discorde, rompirent leur société, remirent leur bail à la Compagnie et déclarèrent faillite. Ils publièrent alors chacun une brochure pour expliquer leur point de vue. Celle de Scott parut la

première, dans les deux langues ; l'auteur l'adressa, avec une lettre du 23 avril 1877, à l'archevêque Mgr Taschereau, qui avait si chaleureusement encouragé le chemin de fer²².

Larochelle, de son bord, reprend et réfute « vingt-sept faussetés » du mémoire de son collègue. Il le traite de lâcheur et de vendu aux intérêts de son patron anglais, l'appuyant dans ses démarches en vue de mettre la main sur la ligne du chemin de fer. Tandis que lui, Larochelle, avait englouti dans l'entreprise la jolie fortune de \$35,000., qu'il possédait au début des travaux, Scott au contraire, n'ayant rien mis dans la société, n'avait rien à perdre. Ne possédant la confiance de personne, à cause de ses insuccès dans les entreprises minières et comme contremaître de l'entrepreneur Hulbert, il avait plutôt profité de son association avec Larochelle, pour effectuer trois voyages en Angleterre, aux frais de la Compagnie, et se gagner les faveurs des capitalistes anglais.

Les entrepreneurs s'étant mis en faillite, comme le publiait la *Gazette Officielle de Québec*, le 25 janvier 1877, restait la Compagnie, elle-même endettée envers les porteurs d'obligations et d'autres. Bien que les subsides gouvernementaux eussent été versés normalement, en vue de prolonger la voie pour la mettre plus rentable²³, les souscriptions sollicitées du public et des municipalités intéressées, surtout celle de Saint-François, ne vinrent pas.

Cherchant une issue à la situation, la Compagnie adopta une mesure d'extrémité, le 6 février 1877²⁴, en louant la voie ferrée pour 12 ans à Louis-Adélarde Sénécal, de Pierreville, un spéculateur qui avait déjà réussi à mettre sur pied un autre chemin de fer dans sa région. Si toutes les clauses du contrat avaient pu se réaliser, dans un an, le Lévis et Kennebec se serait prolongé de 10 milles, jusqu'à Saint-François (Beauceville), et dans trois ans, de 35 milles additionnels, jusqu'à la frontière américaine. Mais les créanciers de Larochelle et Scott intervinrent pour annuler indirectement ce contrat. Tout ce que Sénécal put faire, en prenant les revenus nets de la ligne, de mars 1877 à février 1878, fut de parachever raisonnablement la partie de la ligne en opération.

Après avoir tenté, le 4 août 1879²⁵, une convention avec un nommé Alfred Lemieux, de Lévis, mesure déclarée vaine et illégale par la majorité des actionnaires, réunis à Lévis, le 13 du même mois, la Compagnie est aux abois. Assaillie par les réclamations, divisée désormais dans son propre sein, elle tire à sa fin. Son dernier geste de vie, à vrai dire, fut une requête pathétique au Lieutenant-Gouverneur en conseil, du 3 décembre 1879, pour obtenir tous les subsides possibles en vue de prolonger sa voie. On y souligne qu'autrement les \$830,000. déjà dépensés seront perdus aux porteurs de débentures, inutiles à la population et sans avantage pour le gouvernement. Et c'est signé, à Saint-Anselme, par Louis-Napoléon Larochelle, « à cet effet dûment autorisé ».

La Compagnie, en fait, n'a pas voulu ou mieux n'a pas pu se mettre en faillite ; le coup de mort lui est venu de l'extérieur. C'est la Wason Manufacturing, de Springfield, Mass., qui avait commencé à la poursuivre en justice, pour l'acquittement d'un billet de \$5,000., représentant des fournitures mécaniques. Elle avait obtenu de la Cour Supérieure de Québec un premier jugement, le 30 juin 1877²⁶, suivi d'un bref du 23 septembre 1880 ; mais la vente avait été retardée, à la requête des défendeurs. Toutefois, la *Gazette Officielle* du 5 mars 1881, à la suite d'un autre bref de la Cour, émis l'avant-veille, publiait la mise en vente par le shérif de tout l'actif de *La Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennebec*, à savoir : a) la voie ferrée et tous ses immeubles, d'un terminus à l'autre ; b) le matériel roulant, soit trois locomotives et leurs tenders, un wagon de première, quatre wagons de seconde, un wagon pour poste et bagages, etc. c) enfin « les droits de la défenderesse dans et sur le chemin maintenant en opération et ses droits à la continuation d'icelui jusqu'à la frontière du Maine ».

En conséquence de cette procédure, le 22 mars 1881, à 10 heures du matin, à la porte de l'église Notre-Dame de Lévis, le Lévis et Kennebec était vendu à la criée par le shérif de Québec et adjugé, pour la somme de \$192,000. à la Compagnie du Chemin de Fer Québec Central, représentée par son gérant général, James R. Woodward, de Sherbrooke.

Mais cette vente par le shérif, faite expressément au nom d'un seul créancier, réveilla l'attention de tous les autres, qui l'attaquèrent devant les tribunaux et réclamèrent leur part du butin. Une fois satisfaits les créanciers privilégiés, il ne resta rien pour Langham Reed et ses porteurs d'obligations, en Angleterre, rien pour Larochelle et Scott, rien pour les actionnaires de la Compagnie, rien enfin pour les ouvriers de la voie ferrée et les propriétaires de terrains non entièrement rétribués. Le Québec Central prit possession du chemin de fer aussitôt après son achat et l'exploita à son profit, sans avoir à en payer le prix, en attendant la solution judiciaire du conflit des créanciers, le 3 juin 1890.

Le Lévis et Kennebec avait vécu. Dans bien des grandes entreprises, il faut des précurseurs et des sacrifiés, des efforts et des échecs. Cette ligne inachevée, ces trains primitifs ont laissé des souvenirs qui tiennent de la légende et du folklore. Ils étaient d'une irrégularité proverbiale. Les clients attendaient dans des gares non chauffées, à peine protégés des intempéries. Ils prenaient le train quand ils pouvaient, sans jamais savoir quand ils arriveraient. Les locomotives, chauffées au bois, n'étaient ni rapides ni puissantes, bien que l'une des premières ait été baptisée « le Lièvre ». Souvent, dans les rampes plus prononcées, la vapeur faisait défaut. Alors, il fallait bloquer le train et, en attendant la remontée de la pression, les voyageurs pouvaient descendre à loisir, pour se dégourdir, selon les moyens de la saison, et remonter en place, lorsque le conducteur clamait son *all-aboard* rituel. On ne s'énervait pas pour rien. C'était le beau temps !

RÉFÉRENCES

- ¹ Robert B. Brown, « A wooden railway of Seventy years ago », dans *Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, no 28, Boston, Mai 1932, pages 36-41.
- ² *Statuts de Québec*, 32 Victoria, ch. 52.
- ³ *Ibidem*, ch. 54 et 57.
- ⁴ *Le Canadien*, 14 septembre 1870.
- ⁵ L.-N. Larochelle, *Réfutation de la brochure de C.-A. Scott*, chez Augustin Côté, Québec, 1877, 67 pages.

- 6 AJB, Cour de Circuit, 1872, dossiers 213 et suivants ; aussi en Cour Supérieure.
- 7 Larochelle, ouvrage cité.
- 8 AJB, 1874, dossiers 605 à 610, etc.
- 9 Archives judiciaires d'Arthabaska, greffe du not. Léonidas Laliberté.
- 10 AJB, 1875, dossier 617.
- 11 AJQ, greffe du not. Noël Hill Bowen.
- 12 *Devis général . . . du chemin à rails de bois de Lévis à Kennebec*, Lévis, 1871, pages 5 à 22.
- 13 AJB, *Enregistrement des Sociétés*, volume 1, page 51. On voit ici d'où vient le nom de « Scott-Jonction ».
- 14 Charles-A. Scott, *Le Chemin de Fer de Lévis et Kennebec et ses embarras*, Imprimerie du *Morning Chronicle*, Québec, 1877, page 11.
- 15 P.-G. Roy, *Dates Lévisiennes*, vol. II, Lévis, 1932, pages 158-160.
- 16 Scott, ouvrage cité.
- 17 AAQ, cartable Sainte-Marie II, nos 120 et 130.
- 18 *Mandements des Évêques de Québec*, vol. 5, page 358.
- 19 AAQ, cartable Sainte-Marie II, no 129.
- 20 AAQ, Lettres, vol. 31, page 619.
- 21 *Le Chemin de Fer de Lévis et Kennebec et ses embarras*, page 11.
- 22 Scott, ouvrage cité ; exemplaire déposé à la bibliothèque du Séminaire de Québec.
- 23 Deux brochures officielles : a) *Réponse à une adresse de l'Assemblée législative en date du 17 juin 1880*, Québec, Chs-François Langlois, 1880, 33 pages ; b) *Réponse à une adresse . . . en date du 6 juin 1881*, Québec, 17 juin 1881, 19 pages.
- 24 Scott, ouvrage cité, pages 22 à 26.
- 25 AJQ, greffe du notaire Jean-Alfred Charlebois.
- 26 AJQ, Plumitif no 13, 1877, cause 560.

LE CHEMIN DE FER « QUÉBEC CENTRAL »

CHAPITRE XXIII

Un Père de la Confédération — Naissance à Sherbrooke — Réorganisation sous un nouveau nom, avec du capital anglais — Progression constante de la voie — Son entrée dans la vallée de la Chaudière — Achat du « Lévis et Kennebec » et raccordement à Beauce-Jonction — Au temps des excursions — On repense quelque peu à la Beauce — Survient l'embranchement de Tring-Mégantic, terminé en 1895 — On construira de Saint-Georges au Lac Frontière, mais on renoncera à pénétrer dans le Maine — Embranchement du Pont de Québec — Le Québec Central en perte de vitesse — Chemin de fer vs climat.

Sir Alexander Galt, député de Sherbrooke et l'un des Pères de la Confédération, fut l'instigateur de plusieurs lignes de chemin de fer, entre autres le *Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway*, qui, nous l'avons vu, reçut sa charte de la législature de Québec le 15 avril 1869¹. Commencé l'année suivante, il était ouvert solennellement à la circulation (Planche 30), sur le parcours de 14 milles, entre Sherbrooke et Westbury (près d'East Angus), le 22 octobre 1874. Des officiels de Sherbrooke, Montréal, Québec, Boston, New York, en tout plus de 700 passagers, montèrent sur le train inaugural².

Mais une crise financière, partie des États-Unis, cette année-là, déferla sur les régions voisines du Canada. La petite compagnie fut renversée par cette crise, ou plutôt elle demanda à la Législature des amendements à sa charte et un changement de nom³. Le 23 février 1875, les principaux directeurs étant les mêmes, elle devenait la *Quebec Central Railway Company*. Et, comme la réorganisation n'avait pu se faire qu'au moyen de capitaux anglais, sa direction fut bientôt déménagée à Londres,

pour y demeurer jusqu'au 1er janvier 1913, alors que l'actif du Québec Central serait loué au Canadien Pacifique pour 999 ans, tout en conservant son nom et son administration distincte, avec siège social à Sherbrooke.

En cette même année 1875, la construction de la voie ferrée se poursuivait, à l'ouest du lac Aylmer, jusqu'à Garthby⁴. En 1877, on atteignait Coleraine ; en 1878, on traversait Thetford, où les entrepreneurs décelaient la présence de la « roche à coton » (l'amiante). Après avoir atteint East Broughton, en 1879, le Québec Central descendait résolument dans la vallée de la Chaudière, pour atteindre enfin la rivière en 1880, à l'endroit qui devait s'appeler désormais Beauce-Jontion et qui se trouvait déjà distant d'une centaine de milles de Sherbrooke.

L'ancien Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway rejoignait donc la ligne du Lévis et Kennebec, comme la chose avait été prévue dans les chartes primitives ; le lieu de rencontre seul avait changé, puisque c'était d'abord à Scott qu'on devait opérer la jonction. Mais pourquoi les promoteurs du premier chemin de fer avaient-ils eux aussi introduit le nom de « Kennebec » dans leur raison sociale ? On avait sûrement l'intention d'établir une communication avec l'état du Maine, directement ou indirectement. Aussi bien, ne faut-il pas nous surprendre si les intéressés au chemin venant de Sherbrooke, lorsqu'ils ont demandé l'amendement de leur charte, le 9 novembre 1874, ont sollicité aussi de la Législature le pouvoir de prolonger eux-mêmes jusqu'à la frontière du Maine la ligne du Lévis et Kennebec, immobilisée alors à Scott et déjà dans une posture financière chancelante.

En attendant d'en venir là, par suite d'un autre concours de circonstances, le Québec Central organisait sa descente et son arrivée à Beauce-Jonction. Par des contrats sous seing privé, selon une formule imprimée uniquement en anglais, Andrew Steele, de Sherbrooke, agent de la Compagnie, achetait des habitants, argent comptant, des lisières de terrain de 100 pieds de largeur, dans Broughton, Saint-Frédéric et Saint-Joseph, versant sud-ouest. Une quantité de ces achats, conclus à partir du premier juin 1880, sont consignés au Bureau d'Enregistrement de Beauville⁵.

Après avoir acheté l'actif et les droits du Lévis et Kennebec, le 29 mars 1881, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, le Québec Central procéda de façon expéditive. Tout en prolongeant sans tarder la voie jusqu'au village de Saint-Joseph, on construisit le « pont des chars » sur la Chaudière et on compléta le raccordement des deux voies à Beauce-Jonction. La distance entre les rails étant déjà la même, l'équipement roulant était interchangeable. On avait alors cinq locomotives de 40 tonnes, toutes bâties en 1873 et 1874, du type 4-4-0, cylindre 16 x 24, roues motrices de 60 pouces. Le premier wagon-parloir était une voiture à compartiments de fabrication anglaise, achetée de l'ancienne *Colony Railroad*. Après avoir été transformé en wagon-buffet, puis en voiture pour service de réparations, il a disparu depuis longtemps, sans laisser son portrait à personne ⁶.

Avant d'avoir pu parfaire son raccordement avec le tronçon qu'il venait d'acheter, le Québec Central continua d'annoncer dans les journaux et de faire circuler ses trains de Lévis à Saint-Joseph, sous la raison sociale de « Lévis et Kennebec » ⁷. Mais, à partir du 23 mai 1881, l'annonce de la Compagnie est désormais intitulée « Quebec Central Railway », service de trains directs entre Québec et Sherbrooke ou Saint-Joseph. Bien sûr, en indiquant Québec, on voulait dire Lévis. On laissait en opération le train « local » de Lévis à Saint-Joseph. Mais on lui ajoutait l'express de Lévis à Sherbrooke, six heures et demie de trajet, et un train « mixte », de Beauce-Jonction à Sherbrooke. Un compilateur a signalé, dans le temps, que la circulation a débuté le 1er juin ⁸.

On a bien pu commencer à réaliser cette circulation régulière avant l'érection du pont sur la Chaudière, à Beauce-Jonction. On pouvait traverser provisoirement en chaloupes ou en bac. Ce qui nous fait émettre cette hypothèse, c'est le retard qu'on a apporté à inaugurer officiellement la ligne de Lévis à Sherbrooke.

Pendant, comme il faut bien tenir compte des annonces faites dans les journaux, la chose n'a pas empêché la Compagnie d'organiser, chaque samedi, du 13 août à la fin de septembre 1881, un train spécial d'excursion de Lévis à Newport, Vermont,

sur le lac Memphremagog. Départ à 1 heure p.m. ; retour le lundi, à deux heures et quart p.m.

La mention de Newport comme objectif des excursions nous reporte à l'existence, signalée dans un autre chapitre, du chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers Railroad*, du côté américain, prolongé au Canada par le *Massawipi Valley Railroad*. Ces deux voies, exploitées alors par la compagnie du *Boston & Maine RR.*, finiraient par être prises à bail jusqu'à Newport par le Québec Central, le 26 juin 1926.

Mais, pour revenir à notre section de Lévis à Sherbrooke, c'est seulement le mardi, 18 octobre 1881, qu'eut lieu son inauguration officielle, par la circulation de deux trains spéciaux partis en directions inverses. Après leur rencontre, à mi-chemin, les deux trains se suivirent jusqu'à Sherbrooke, où la fête se conclut par un splendide souper à l'hôtel Magog, sous la présidence de l'honorable Joseph Gibb Robertson, au nom de la Compagnie qu'il dirigeait. Il y avait aussi les hon. Louis-Onésime Loranger et William Warren Lynch, Owen Murphy, de la Chambre de Commerce de Québec, les officiers du Québec Central, le maire de Sherbrooke, les députés et notables de l'endroit. On présenta de multiples toasts, dans une ambiance toute britannique. La ville de Sherbrooke elle-même était encore anglaise en quasi-totalité, et ce n'était pas le fait tout récent de traverser la Beauce qui avait pu commencer à franciser le Québec Central !

Malgré sa brillante réalisation dans la section principale, le Québec Central n'était pas dégagé pour autant de l'objectif primordial du Lévis et Kennebec, qu'il avait assumé avec la charte et la propriété de ce chemin de fer, à savoir de le mettre en communication le plus tôt possible avec un chemin de fer du Maine. Du reste, le haut de la Beauce soupirait après cette ligne, nécessaire à son développement économique et attendue depuis si longtemps.

Soutenu par le capital anglais et faisant déjà de bonnes affaires, le Québec Central parut d'abord intéressé à prolonger son chemin à travers la Beauce. Rendu au village de Saint-Joseph, en 1881, il continuait aussitôt la construction de sa voie jusqu'à

Saint-François, la paroisse voisine. Nous en avons la preuve, entre autres, dans l'existence de plusieurs dossiers judiciaires de particuliers de Saint-Joseph poursuivant la Compagnie pour empiètement sur leurs propriétés, dans les environs de la rivière Calway.

Rendu à Saint-François, en 1886, le Québec Central s'arrêta longuement pour reprendre son souffle. La ligne de Sherbrooke lui paraissait tellement plus lucrative. Les excursions par train s'y poursuivaient, comme en fait preuve la lettre suivante, du 26 septembre 1887, adressée par le Cardinal Taschereau à tous les curés de la Beauce⁹ :

Le curé de St-Alphonse de Thetford [...] m'informe que le samedi, il vient de votre paroisse, par le chemin de fer ou par d'autres voies, un certain nombre de personnes qui passent le dimanche et deux nuits dans cette petite mission du Lac-Noir, où il n'y a pas encore de messe. Cela donne lieu à des désordres contre lesquels je vous prie de prémunir vos gens ; ce sont des *excursions de dimanche* contre lesquelles j'ai publié un mandement que vous ferez bien de relire et de commenter pour faire cesser ces désordres (Mandement no 91, du 20 avril 1880 : défense absolue et sous peine de péché mortel pour les *excursions* de plaisir des dimanches et fêtes d'obligation)¹⁰.

Nous assistons ensuite à un affrontement majeur entre deux parties du comté de Beauce, dont les intérêts à l'égard du chemin de fer se trouvaient soudain mis en conflit. Et le Québec Central, recevant toujours ses directives de Londres, eut à prendre la décision la plus lourde de conséquences de toute son histoire, depuis l'achat du Lévis et Kennebec. Du même coup serait impliquée la destination du chemin de fer vers le Maine, qui était l'idée dominante de sa création. Parlons maintenant de l'embranchement de Tring.

La Vallée de la Chaudière, hebdomadaire de Sainte-Marie, dans le temps, se fait le chroniqueur des péripéties du conflit. Le journal publie les faits ou les communiqués sans en faire de discussion.

Le 30 avril 1891, première alerte. Un règlement municipal de Saint-Victor de Tring, datant du 3 du même mois, se lit comme suit : « Une somme n'excédant pas treize cents piastres

est par le présent imposée et sera prélevée sur tous les biens imposables de la dite municipalité [...] afin d'indemniser les personnes dont les terres sont traversées [...] par la ligne projetée de l'extension du chemin de fer Québec Central, depuis ou près de la station de Tring jusqu'au lac Mégantic ». C'est assez prouver que le projet était notoire et son trajet déjà décidé en principe.

Le 6 mai 1891 : « Le plan du chemin de fer qui doit passer par le canton de Tring est arrivé. La compagnie doit commencer les travaux au commencement de juin prochain. Il n'est plus besoin de dire avec quelle impatience ici nous attendons l'apparition de la première locomotive sur cette ligne ». D'où venait ce communiqué ? Évidemment de la région de Tring. Mais, voici, le même jour, la contrepartie : « M. le Curé (Joseph Élie dit) Breton, de St-Côme, est parti pour l'Europe. Il assistera à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Québec-Central, à Londres, et plaidera la cause des citoyens de St-Joseph : il demandera que la ligne se continue de St-François, au lieu de passer par Tring, etc. ».

Le 14 mai 1891 : « Une dépêche de Londres annonce que le nouvel embranchement projeté du Québec-Central sera construit entre St-François et Moose River, à la frontière ». Ne pas oublier que le Canadien Pacifique, venu de Montréal par Mégantic, passait déjà par Moose River (ou mieux Jackman), en route vers Saint-Jean, N.B. Mais c'était à bonne distance, tout de même, de la frontière.

Le 28 mai 1891 : « Le 22 courant, il y a eu une réunion des membres du comité des citoyens de St-Georges, pour voir à la continuation de la ligne du Québec Central de St-François aux lignes américaines, à la résidence de A.-G. Bussières, Ecr » . . . « Le Rév. J. E. Breton, curé de St-Côme de Kennebec, était de passage en ce village le 20 courant, de retour de son voyage en Europe. M. Breton est en parfaite santé et dit avoir réussi dans son voyage, dont tout le monde connaît le but. Suivant les promesses qu'on lui a faites, le Québec Central sera prolongé jusqu'à la frontière et il ne restera plus que dix milles de chemin à construire pour que la demande qu'il a faite soit accordée ». On s'était apparemment payé sa tête et celle de bien d'autres

Beaucerons. Que valaient ces promesses et pour quand leur réalisation ? Comparer avec la prochaine entrée :

Le 4 juin 1891 : un *Ami du Progrès* a écrit au journal, le 26 mai : « Ce matin, les citoyens de St-Victor n'ont pas été peu surpris de voir M. Westmore, ingénieur civil de la Cie du Québec Central, venir organiser un groupe d'hommes pour commencer les travaux du prolongement du Québec Central de Tring à Mégantic [...] Les travaux sont commencés et nous aurons notre chemin de fer cette année ».

Le 6 mai 1892. Le conflit vient d'être porté au tribunal du conseil des ministres provinciaux, où deux délégations se sont rendues, le 29 avril : « l'une en faveur du prolongement du Québec-Central viâ St-Georges, et l'autre en faveur du prolongement de la ligne viâ le Tring. Linière Tascherau, avocat, l'abbé Élie dit Breton et M. A. Tourangeau ont parlé pour la première délégation ; le sénateur Joseph Bolduc et (Frank) T. Grundy, gérant du Québec-Central, pour la seconde ». La décision du cabinet se laissa attendre quelque temps.

Le 8 juillet 1892, un excellent article intitulé « Une bonne nouvelle » annonce et commente le fait que le contrat par la voie de Tring est déjà signé. Le 5 août suivant : « Il paraît certain que l'embranchement du Québec Central (...) sera complété en 1894. Un contrat a été signé à cet effet, paraît-il, avec M. Meadow, contracteur de chemins de fer ». Mais il y avait peut-être plus d'un entrepreneur, puisque nous avons trouvé mention d'une société nommée « C. C. Smith and Company » enregistrée le 1er octobre 1893¹¹, formée de Charles C. et Georges E. Smith, de Sherbrooke, « railway and general contractors and traders, at Tring and elsewhere in the County and district of Beauce ».

Les travaux étaient en marche déjà, lorsqu'une voix opposée se fait encore entendre dans *La Vallée de la Chaudière*, livraison du 30 septembre 1892, sans ignorer pourtant les véritables intentions de la Compagnie :

L'embranchement de St-Georges

Une lettre de Québec nous informe que la Cie du Québec Central fait en ce moment toutes les tentatives imaginables pour

se dégager de son obligation de poursuivre l'embranchement de St-François à St-Georges en même temps qu'elle construira la voie par Tring. Le cabinet a siégé trois fois, sans pouvoir en venir à une entente sur cette question. Quand nous paraîtrons cette semaine, elle sera probablement réglée de façon définitive, car on a fait descendre M. (Frank) Grundy, probablement pour en arriver à une décision quelconque.

Le gouvernement ne doit pas négliger les intérêts de la vallée de la Chaudière pour sauver ceux de la Compagnie. D'ailleurs, nous croyons qu'il est aussi dans l'intérêt de la Compagnie de construire cet embranchement pour le poursuivre plus tard jusqu'à Moose River. Avec une ligne de raccordement à cet endroit, cet embranchement paierait beaucoup. Dans tous les cas, la Beauce a droit d'exiger que les engagements pris soient respectés.

À tout événement, la Beauce perdait décidément la première manche ; et, après avoir construit d'un coup les 60 milles de ligne jusqu'à Mégantic, même avec un subside de \$117.000. de la Législature ¹², le Québec Central tenait à la main une bonne excuse, non seulement pour refuser à tout jamais de se rendre directement à la frontière du Maine, mais aussi pour fournir aussitôt la moindre extension à son embranchement de la Beauce. La section de Mégantic était en service dès 1895.

Par contre, à compter de 1892, le Québec Central consacra d'assez fortes sommes à améliorer son chemin de fer. Il réduisit la rampe de Saint-Anselme ; il renouvela plusieurs de ses gares ; il remplaça par des voitures confortables, pour la première et la seconde classe, les vieux wagons du Lévis et Kennebec. Il fit même remplacer par des rails d'acier les rails de fer du début, afin d'avoir une ligne de toute première valeur. En 1908, la voie conduisant de Beauce-Jonction à Saint-François fut déplacée en plusieurs endroits, pour la mettre au-dessus des grandes inondations de la Chaudière ¹³.

C'est seulement en 1906, quand l'entreprise parut sûrement rentable, que le Québec Central, à la suggestion de ses administrateurs canadiens, décida de prolonger son embranchement de la Chaudière, donnant ainsi aux paroisses reculées la chance de reprendre le temps perdu. En 1907, la ligne avait atteint Saint-Georges, au confluent nord de la rivière Famine avec la Chaudière. Mais, au lieu de continuer dans cette direction, on obliqua

à angle droit et, en suivant le cours de la Famine, on arrivait à Sainte-Justine de Dorchester, en 1909, à Sainte-Sabine, en 1911, enfin au lac Frontière, en 1915. La ligne en est restée là dans cette direction, bien qu'on ait prévu d'abord de la pousser jusqu'à Cabano, par le haut des comtés, afin de rejoindre à cet endroit le chemin de fer de Témiscouata (Planche 31).

Cet embranchement vers l'est a été construit pratiquement en pleine forêt, sur une longueur de 55 milles. Mais, précisément, il a permis de mettre en valeur une riche région agricole et forestière. Dans le haut de Dorchester, de Bellechasse et de Montmagny, la colonisation s'est développée intensément, de nouvelles paroisses ont surgi, des millions de cordes de bois de pulpe ont été transportées par le chemin de fer. Elles seraient certainement restées là sans lui, car le transport par les rivières n'était guère réalisable.

Plus tard, la Compagnie du Québec Central fut une des premières à suggérer et encourager la construction du pont de Québec là où il se trouve aujourd'hui. Aussi bien, dès que cette fameuse entreprise fut réalisée, elle poussa un tronçon de ligne de 20 milles, à partir de Scott — qui, depuis 50 ans s'appelait « jonction » sans l'être — jusqu'en arrière de Charny, à la jonction de Diamond, et de là, empruntant la voie du Canadien National, elle traversa le fleuve pour atteindre enfin la capitale, à sa gare du Palais. Depuis le 2 octobre 1921, on put annoncer un service régulier de trains entre Québec — pour vrai — et Sherbrooke, Newport, Boston et New York. Ce furent les beaux jours ou plutôt les belles années.

Avant l'avènement de l'automobile et de l'avion, la popularité des trains de voyageurs était formidable et souffrait d'un encombrement chronique (Planche 32). Les compagnies ne chargeaient pas cher, longtemps 1 cent par mille, pour les longs trajets en seconde classe ; mais elles ne tenaient pas à faire circuler des wagons à moitié occupés. Et les voyageurs de s'entasser, en protestant à cor et à cri. Dans les délibérations du conseil municipal de Sainte-Marie, le 10 juin 1912, on déplore l'insuffisance des trains de passagers et on demande au Québec Central de mettre un train direct, de Sainte-Sabine à Lévis, de 6 heures à 10 heures du matin, quotidiennement. Plus tard, le 26 octobre

1939, parce que c'est le moment de mettre en vedette sa localité, le conseil du village souligne qu'il passe chaque jour à Sainte-Marie six trains de passagers et quatre de marchandises.

Comparer à cela la situation actuelle nous fait vraiment honte. Après avoir remplacé ses trains de passagers, samedi, le 16 février 1957, par un service d'autorails Diesel, beaucoup plus rapide et plus économique, le Québec Central a fini par supprimer tout service pour les pasagers, depuis le 29 avril 1967. Il avait commencé à suppléer aux trains par des autobus assez confortables, sous l'inscription de *Quebec Central Transportation*. Ce fut chose faite pour la section de Sherbrooke à Newport, à partir d'août 1931. Ensuite, depuis l'année 1950 environ, une voiture circulait entre Québec et Saint-Côme, une autre entre Québec et Sherbrooke. Mais les voitures et même la franchise du circuit ont été vendues à la *Compagnie de Transport provincial*, le 1er juillet 1965.



Avant de terminer ce chapitre, il ne sera pas importun de rappeler quelques souvenirs ou incidents sortant de l'ordinaire. Dans le cours de son existence centenaire, le Québec Central en a vu un peu de toutes les couleurs, aussi bien que n'importe quel chemin de fer qui se respecte. Et ceux qui ont connu comme lui la période pionnière en auraient une ample moisson, si on avait le temps de dépouiller tous les vieux journaux pour y glaner des souvenirs. La mémoire des faits a disparu malheureusement avec les vieux citoyens qui pouvaient la posséder.

Il serait trop long et de mauvais ton de relever ici les accidents fatals de circulation arrivés au Québec Central. Mais il y a du pittoresque à mentionner des aventures attribuables aux caprices du climat.

Ainsi, le journal manuscrit du Couvent de Sainte-Marie, appuyé par la presse du temps, nous raconte que l'hiver de 1887 fut terrible pour le froid et les tempêtes. Le dimanche après l'Épiphanie, on enregistrait 45 degrés sous zéro. Le 13 février, une épaisse couche de verglas arrêta les trains, puis ce fut la neige en abondance telle, que l'on ne put reprendre la circula-

tion pour le reste de l'hiver. La voie du Québec Central — on sait comme elle était vulnérable à ce propos, entre Lévis et la Beauce — fut bloquée complètement. L'équipement mécanique était inadéquat : il fallut déplacer à la petite pelle, du 10 au 20 avril, une couche de neige allant jusqu'à 22 pieds d'épaisseur à certains endroits. Alors seulement les trains purent se remettre à circuler.

Mais point n'est besoin de remonter si loin pour constater que les tempêtes de fin d'hiver sont toujours redoutables et que la nature peut encore maîtriser de puissantes locomotives, même un équipement moderne de déneigement. Dimanche, le 27 mars 1955, à quatre heures de l'après-midi, le train régulier pour Sherbrooke laissait la gare du Palais de Québec avec 150 passagers dans cinq wagons, tirés par deux locomotives, précaution jugée opportune, car une forte tempête faisait déjà rage.

Mais on n'avait pas encore assez prévu. Le convoi était en marche depuis environ une heure, lorsqu'à une faible distance de la petite gare du Bras, à Saint-Isidore, un banc de neige immense amortit la force des locomotives, qui s'immobilisèrent, littéralement enfouies dans l'élément blanc. Les préposés au train, après avoir constaté qu'il n'y avait même pas moyen de reculer, demandèrent du secours par téléphone, à la première maison, et on dépêcha aussitôt dans cette direction une charrue à neige qui se tenait précisément en état d'alerte, à la gare voisine de Scott. Malheureusement, la charrue elle-même s'immobilisa dans la neige, à une couple de milles de son objectif. Les passagers attendaient et la tempête rageait toujours, contribuant à enliser davantage ses victimes.

La nuit des voyageurs fut plus ou moins gaie et contribua à épuiser toutes les provisions de bouche sur le train, même l'eau pour le café. Le lendemain, ce ne fut pas avant dix heures du matin qu'on put obtenir des vivres et servir gratuitement un petit déjeuner à tout le monde, même du lait pour les nourrissons, et il fallut l'aller quérir dans une chaudière chez un cultivateur. Durant la journée du lundi, la tempête ayant ralenti, on réussit à mobiliser une armée de pelleteurs pour déneiger les deux locomotives, les wagons et même cette pauvre charrue, qui

avait lamentablement perdu la face. Il avait fallu, pour conserver la vapeur et la chaleur, alimenter continuellement les bouilloires des locomotives avec des pelletées de neige. C'est ce qui manquait le moins, de même que le charbon, heureusement. Enfin, après 30 heures d'immobilisation, le convoi repartait à 11 heures du soir, avec ses passagers, parmi lesquels des travailleurs qui s'étaient payé, bien malgré eux, une journée de congé. Ceux qui ont vécu l'aventure — personne, heureusement, n'y a laissé sa peau — s'en souviendront probablement toujours¹⁴.

RÉFÉRENCES

- ¹ *Statuts de Québec*, 32 Victoria, chap. 57.
- ² *The Morning Chronicle*, 23 octobre 1874.
- ³ *Gazette officielle de Québec*, 9 novembre 1874, page 1897.
- ⁴ *The New Standard Atlas of the Dominion of Canada*, Walker and Niles, Montreal and Toronto, 1875, page 63.
- ⁵ Registre BB1, folio 171 et suivants.
- ⁶ Robert R. Brown, «The Quebec Central Railway», dans *Railroad Magazine*, janvier 1940, pp. 112-115.
- ⁷ *The Morning Chronicle*, 16 avril 1881.
- ⁸ Henry J. Morgan, *The Dominion Annual Register and Review*, 1882, Toronto, 1883, page 396.
- ⁹ AAQ, *Lettres*, volume 35, page 531.
- ¹⁰ *Mandements, . . . des Évêques de Québec*, vol. 6, page 202, 26 avril 1880.
- ¹¹ AJB. *Enregistrement des Sociétés*, vol. 11, page 177.
- ¹² *Statuts de Québec*, 1894, 57-58 Victoria, chapitre 4.
- ¹³ Abbé Pierre Fortier, dans la *Brochure-Souvenir, Centenaire de Saint-Bernard, 1844-1944*, page 119.
- ¹⁴ Récit condensé de *L'Action Catholique*, 29 mars 1955.

CONCLUSION

Au terme de ce long périple, qui nous a fait voyager, aller et retour, sur les rivières Chaudière et Kennebec, pendant trois siècles et demi bientôt, n'avons-nous pas lieu de nous arrêter un moment pour une réflexion globale sur la signification humaine de cette voie de communication ?

N'a-t-elle pas été un des facteurs sociaux qui ont contribué à réunir, après les avoir séparés, deux voisins aussi différemment caractérisés que le *yankee* américain et l'*habitant* canadien ? A-t-on des doutes là-dessus ? D'un côté, on n'a qu'à s'asseoir une journée, sur le *perron de la porte*, quelque part dans le haut de la Beauce, sur la route 23, et compter le nombre de plaques minéralogiques provenant du Maine et de bien d'autres états américains, qui défilent sous les yeux. Parmi eux, certainement, plusieurs franco-américains qui « montent en Canada » revoir leur parenté. De l'autre côté, on n'a qu'à rester dans le Maine et compter les plaques québécoises, surtout aux approches d'Old Orchard, comme, un peu partout, le nombre des affiches commerciales exhibant des noms canadiens-français *pure laine*. Les Québécois ne se formalisent plus d'être appelés « pea soup » par ceux qu'ils peuvent avantageusement appeler « pork and beans » ou « ham and eggs ». Et, d'un côté comme de l'autre, avec un peu d'imagination et de sentiment, on ne peut rouler sur les rives d'une des deux rivières-sœurs, sans se figurer parfois qu'il s'agit de l'autre.

Entreprise sur une aussi vaste échelle — peut-être trop vaste, à la vérité —, l'histoire des communications le long de ces rivières s'est révélée extrêmement riche. Une histoire régionale, spécialisée dans son objet, si l'on veut. Il n'en reste pas moins que c'était un domaine neuf à défricher et que les sources pour ne pas dire les *souches*, y étaient fort nombreuses. Le lecteur s'en est rendu compte. Nous avons comme principe de ne laisser perdre aucun matériau pertinent à la construction de

notre édifice. C'est ce que nous appelons de l'histoire « documentaire », d'autres diront « anecdotique ». Les techniciens de la méthode historique moderne pourront à leur aise contester et censurer la nôtre. Une chose toutefois dont ils devront convenir, c'est la somme de temps et de recherches qu'a dû exiger semblable compilation.

Les historiens du Maine, nos voisins, — ils sont actifs et appuyés d'une nuée d'amateurs —, n'ont pas plus tôt entendu parler de notre travail en voie d'exécution, qu'ils ont exprimé leur intérêt particulier sur le sujet et offert leur concours. Il y a bien, entre nous, la barrière de la langue qui subsiste, mais sans constituer un obstacle insurmontable, ni de notre part ni de la leur. Et c'est à leur intention que nous avons laissé dans leur langue quelques-unes de nos sources anglaises. En dernière instance, si l'intérêt, du côté anglophone, devient assez fort, nous admettrons volontiers l'hypothèse d'une traduction intégrale. Solution d'autant plus opportune qu'on approche du deuxième centenaire de l'invasion d'Arnold, en 1775. On voudra, sans doute, commémorer cette aventure, à laquelle nous avons consacré un chapitre de notre première partie.

Nos amis d'outre-frontière, parmi lesquels comptent tant de Canadiens français émigrés en Nouvelle-Angleterre, remarqueront probablement un manque d'équilibre notoire dans la quantité de pages consacrées au côté canadien de notre histoire, par rapport au leur. Avouons bien humblement que nos recherches sur leur territoire ont été plus brèves et moins exhaustives que celles du côté canadien. Un étranger n'a pas les entrées aussi faciles ni le même flair qu'un autochtone. Si l'un de nos voisins s'était avisé de traiter le même sujet, il aurait sans doute choisi comme titre : *Kennebec-Chaudière* (au lieu de *Chaudière-Kennebec*), et aurait probablement succombé à la même faiblesse, en sens inverse, trouvant plus de documentation sur le côté américain.

Verrons-nous un jour se composer l'histoire de quelques autres de nos rivières, comme voies de communication ? Ce n'est pas seulement par la Chaudière et la Kennebec que la géographie avait préparé une voie aux hommes. La majestueuse « voie

maritime » du Saint-Laurent a bien été le premier *grand chemin* de la colonie de Nouvelle-France. Et combien de nos rivières ont joué semblable rôle ! Nous songeons en particulier au Richelieu, une voie navigable internationale d'une importance et d'une utilisation bien plus grandes, certes, que celles de nos modestes rivières Chaudière et Kennebec. Et l'Outaouais ? Et le Saguenay ? De nos jours, cet aspect particulier de l'histoire jouit d'un intérêt croissant au point de vue économique, social ou anthropologique.

H. P.



Planche 2

Chute de la Chaudière (peinture de F. Davies, 1792)

(Courtoisie des Archives Publiques du Canada)

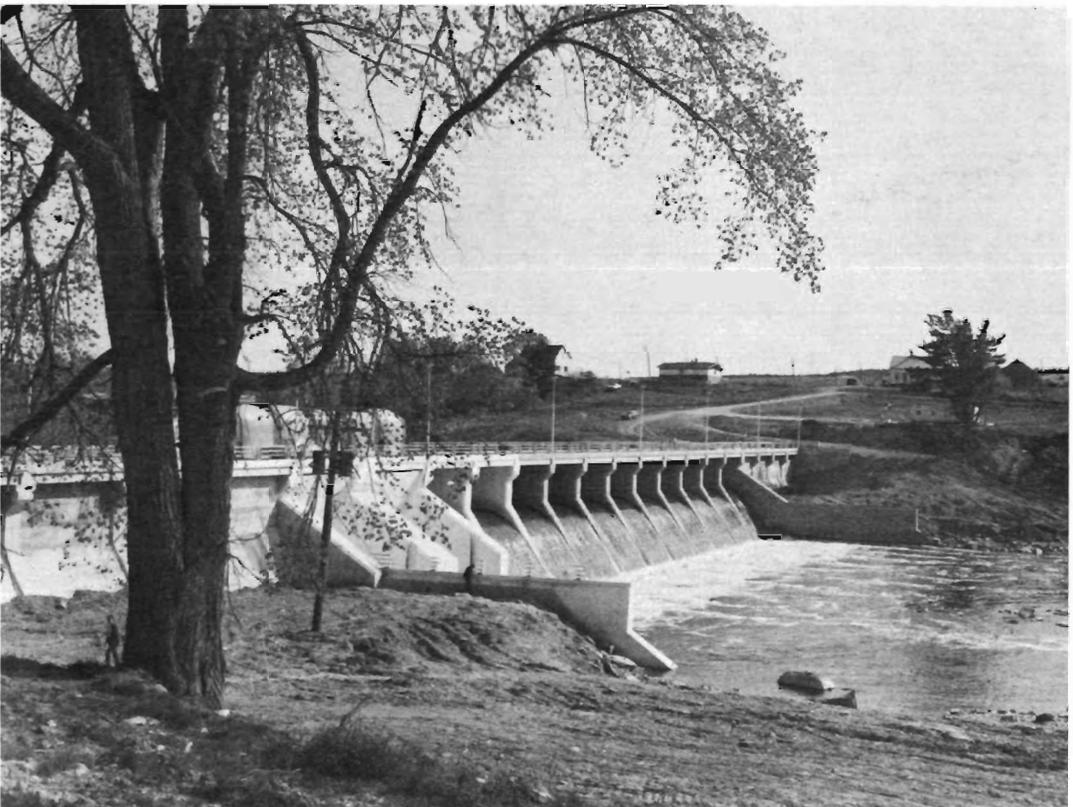


Planche 3

Barrage Sarigan (1967) à Saint-Georges

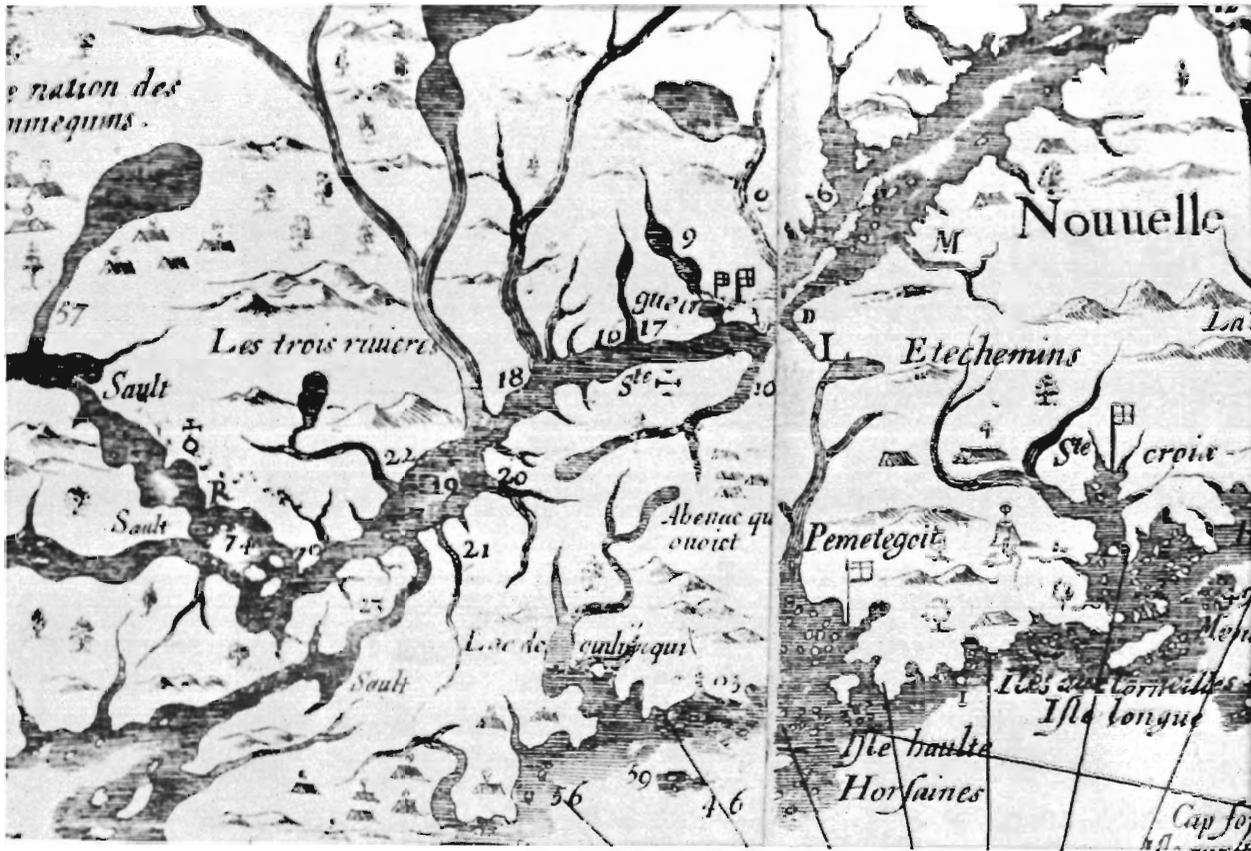


Planche 4

Extrait de la » Carte de la Nouvelle-France « ... par le Sr Samuel de Champlain. d'après l'édition de ses Voyages, en 1632.

Références : D : Pointe-Lévy L : Riviere « Jeannin » (Etechemin)

10 : « Rivière des Etechemins, par où les Sauvages vont à Quinibequi, traversant les terres avec difficulté pour y avoir des saults & peu d'eau »,...

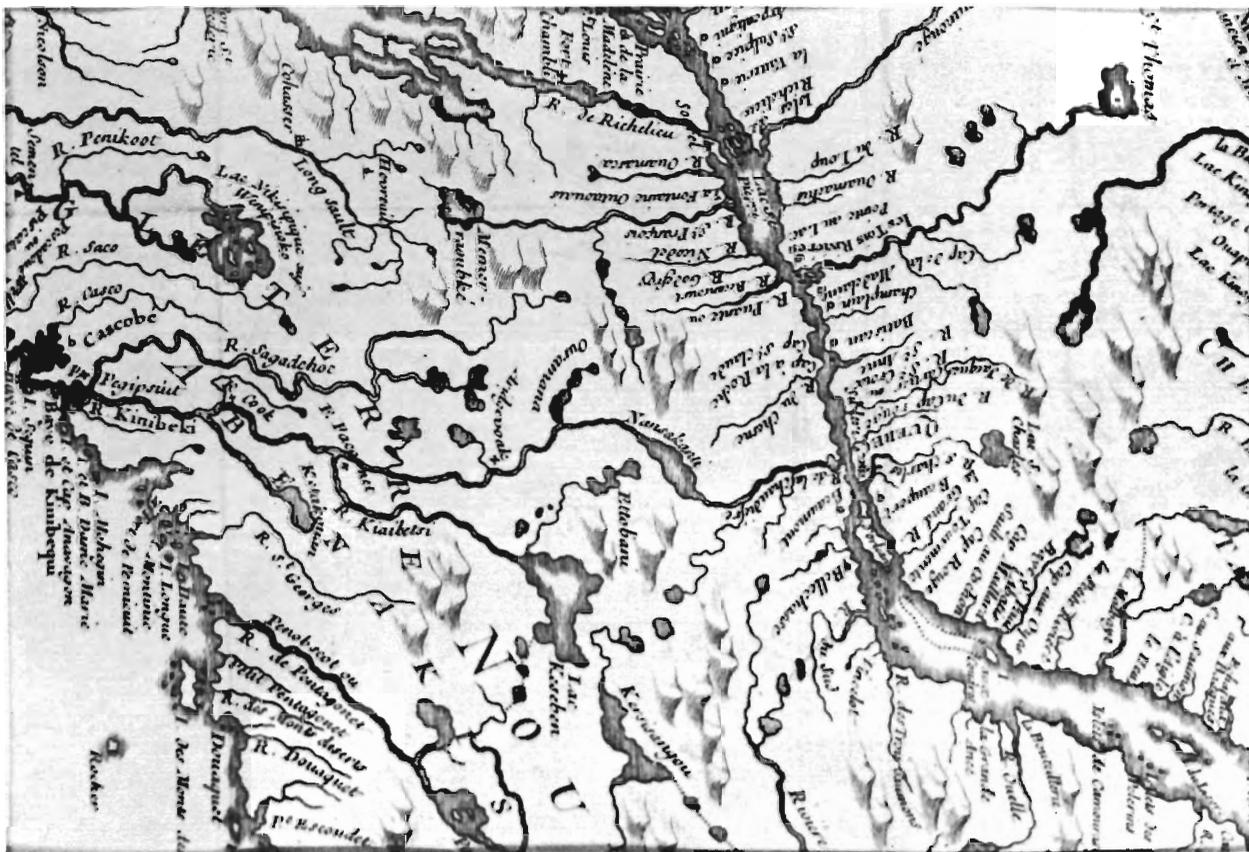
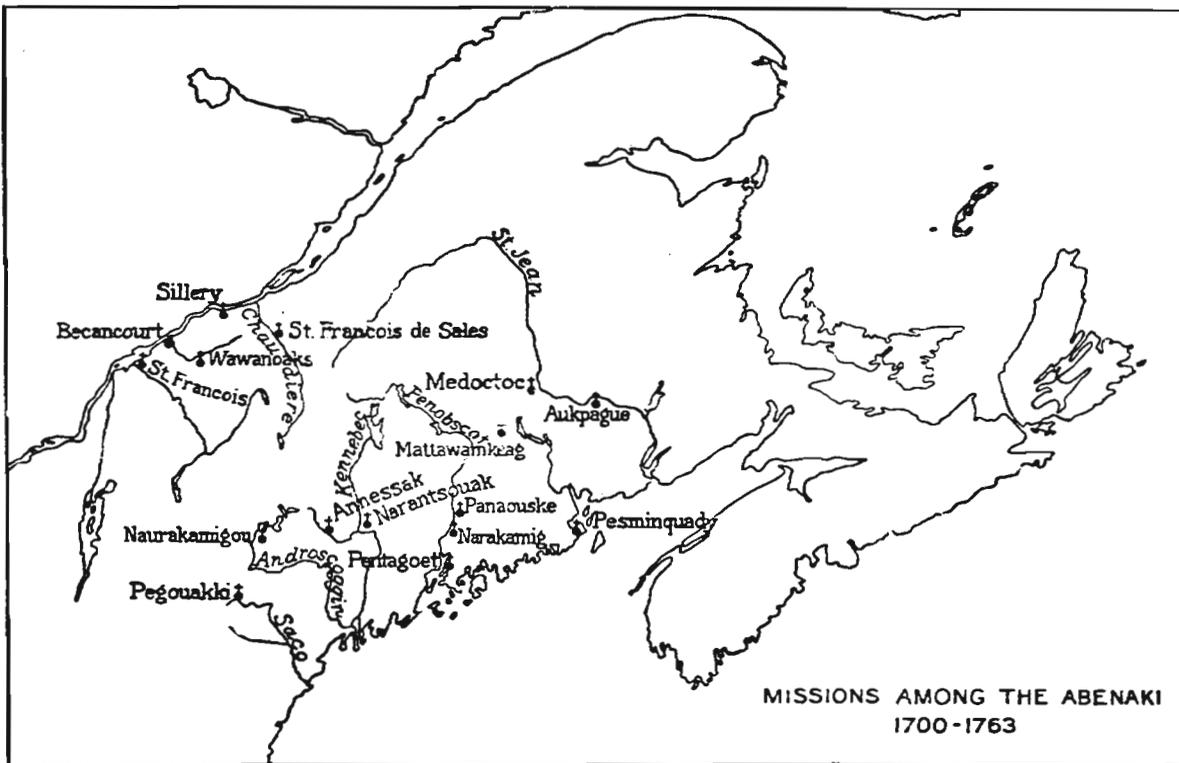


Planche 5

Extrait de la « Carte de la partie orientale de la Nouvelle-France » par Nicolas Bellin, 1744, montrant la communication des rivières, (d'après *l'Histoire... de la Nouvelle France*, par le P. de Charlevoix, tome 2, face à la page 237).



Pays et villages des Abénaquis



Planche 8

Cloche de la chapelle des Abénaquis à Narantsouac

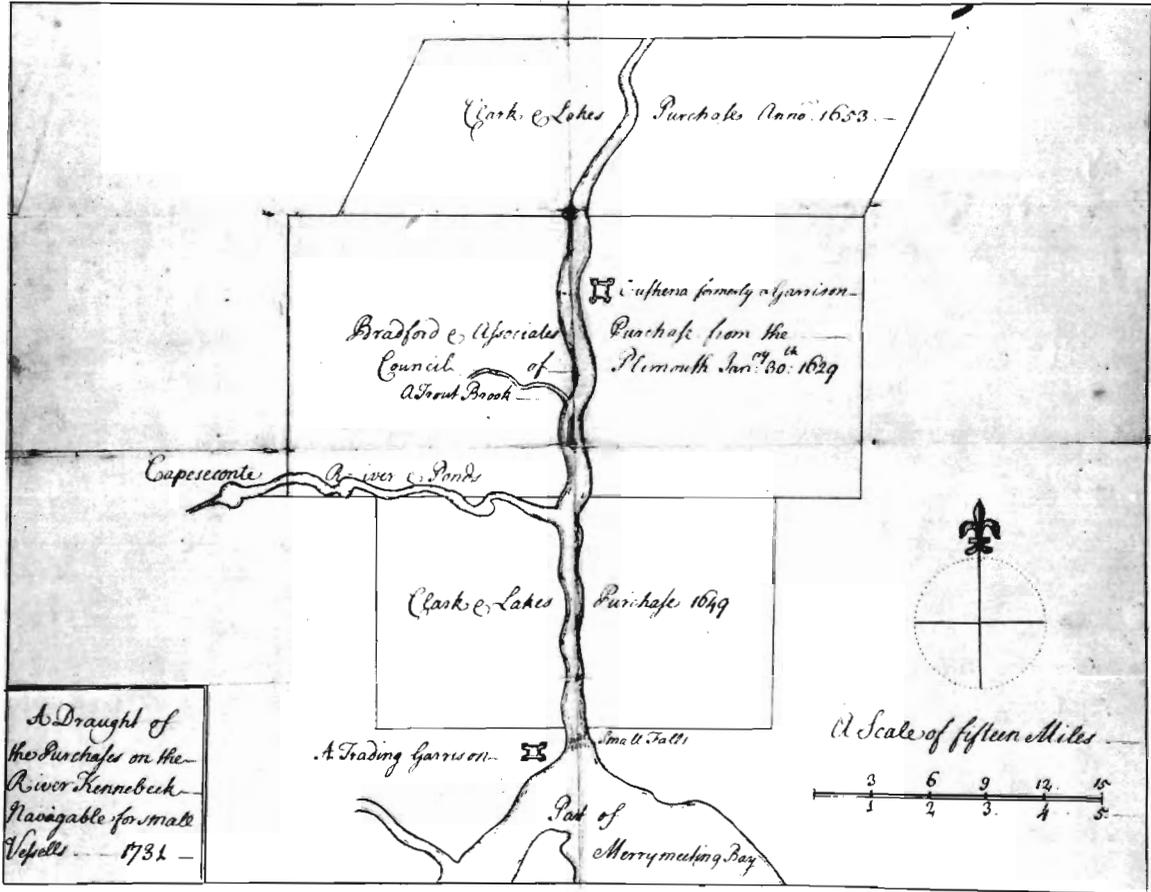
Malle du Père Sébastien Rase, tué par les Anglais à Norridgewock, le 23 août 1724.
(Courtoisie de la Maine Historical Society, Portland)



Planche 9

Monument du Père Rasle, s.j., près de Madison, Maine, en août 1971

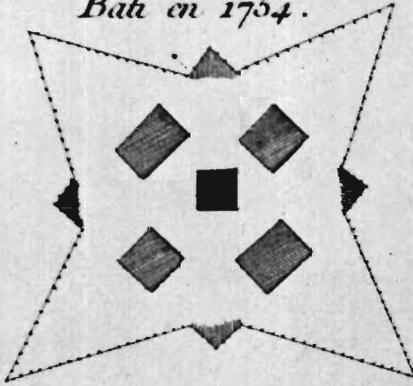
(photo par l'auteur)



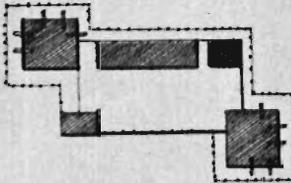
A Draught of
the Purchases on the
River Kennebeck
Navigable for small
Vessels 1731

FORT HALIFAX

Bati en 1754.



FORT WESTERN en 1754.



FORT FRANCFORT en 1752.

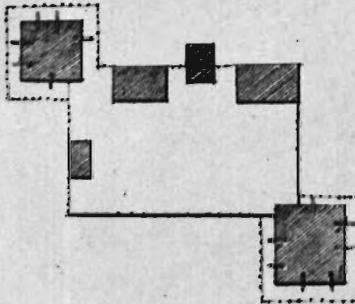
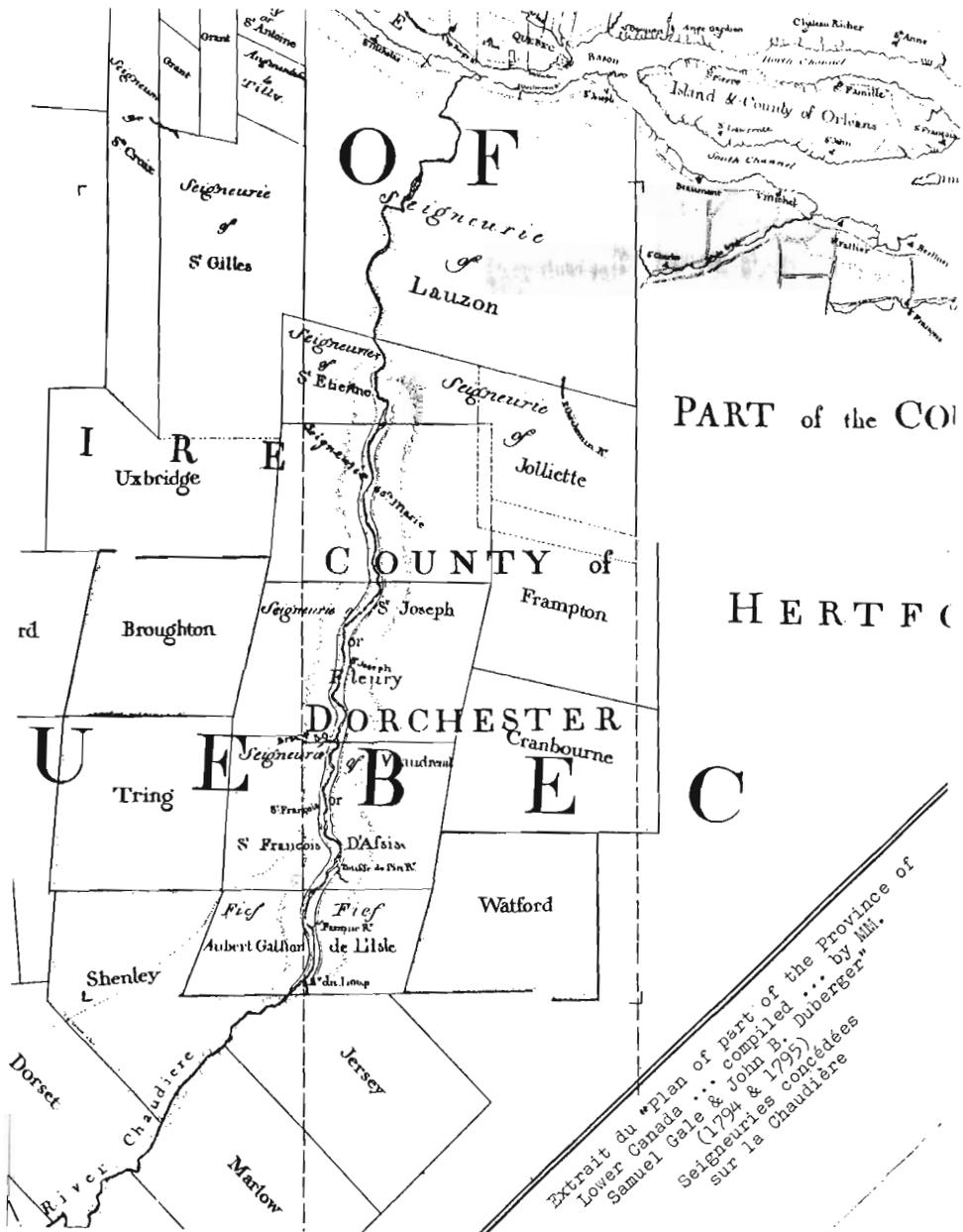


Planche 11

Plans des forts de la rivière Kennebec, tirés du *Recueil de Plans de l'Amérique Septentrionale*, par le Sr Le Rouge, Paris, 1755.

(Photo Gilles Carpentier, juin 1972)



Extrait du "Plan of part of the Province of Lower Canada ... compiled ... by Samuel Gale & John B. Dummer" (1794 & 1795) Seigneuries concédées sur la Chaudière by M.H.

Planche 12



Planche 13

Portrait de Benedict Arnold

Attack made Dec. 31st.
at night. It was not
successful.

QUEBEC

The ARNOLD TRAIL and what occurred

Consolidated River

French soldiers met the army
with cattle and other
provisions.

Three boats capsized
with all supplies.

Part of the army astray
in a swamp. Up to arm-
pits in icewater.

The TERRIBLE CROSSING
PLACE. Mine holes, thickets,
blown down trees.

Left the Kennebec
to cross over to
Dead River.

Log hospital built.

Portage
around falls.

Men up to hips in water
hauling bateaux
over rapids.

Col. Enos and 500
men turned back
from illness and
lack of food. Six
inches of snow.

Tried to eat boot-
tops, string, raw
woodpeckers.

Stopped to repair
bateaux. Found
bread and powder
spoiled by water.

Transferred from
ships to bateaux.
One soldier, drunk,
shot another.

Augusta

Popham
where pilot
was picked up.
Sept. 26.

TO FOLLOW THE ROUTE
READ UP



The army had marched from Cambridge to
Newburyport, sailed over night in fishing
boats which smelled of their usual cargo.
This and the motion of the sea caused
distress to the soldiers and rain and
fog further diluted the pleasure of the
voyage.

Below Augusta they were transferred
to such bateaux as were ready - soon
found, in most of the river, too little
water to float them. They leaked badly,
soaking and ruining the food and ammuni-
tion. Part of the army trudged afoot.



Planche 15

Gravure tirée des *Aventures de Claude Le Beau* (tome 2, p. 182) ; l'auteur, en compagnie de sa maîtresse abénaquise, assiste au supplice d'un Iroquois.

(photo Gilles Carpentier, juin 1972)



Planche 16

Rapides du Diable sur la rivière Chaudière, août 1971 (*photo par l'auteur*)

Flottage du bois, à Sainte-Marie, avant 1922



Planche 17

Le barrage Wyman, sur la Kennebec, près de Moscow
(Courtesy of the Public Relations Dept., Central Maine Power Co.)

APPENDICE

TRAJET DE QUÉBEC (ville) À BRUNSWICK, MAINE

<i>Localités</i>	<i>données historiques</i>	<i>Distances de Québec Brunswick</i>	
QUÉBEC, ROUTE 23			
<i>Québec (ville),</i>	(ou DU PRÉSIDENT KENNEDY) fondée en 1608, incorporée en 1833 On rejoint Lévis par les bateaux-passeurs (1 mille) ou par les deux ponts de Québec (8 milles à l'ouest)		
<i>Lévis,</i>	premiers colons en 1637 : incorporation en 1852	0.0	245.0
<i>Pintendre,</i>	fondé en 1899, incorporation en 1901	5.5	239.5
<i>St-Henri,</i>	" 1766, " 1845	10.5	234.5
<i>St-Isidore,</i>	" 1829, " 1845	18.5	226.5
<i>Scott,</i>	" 1832, " 1897	24.6	220.4
<i>Ste-Marie,</i>	" 1738, " 1845	30.2	214.8
<i>Vallée-Jonction,</i>	" 1898, " 1900	36.5	208.5
<i>St-Joseph,</i>	" 1738, " 1845	41.3	203.7
<i>Beauceville,</i>	" 1763, " 1845	50.9	194.1
<i>N.-Dame des Pins,</i>	" 1926, " 1925	56.0	189.0
<i>St-Georges,</i>	" 1840, " 1845	61.0	184.0
<i>St-Côme (Linière),</i>	" 1872, " 1892	70.1	174.9
<i>Armstrong (B.P.),</i>	ancien bureau des douanes canadiennes	79.0	166.0
<i>Frontière Québec-Maine</i>		87.0	158.0
MAINE U.S. ROUTE 201			
<i>Moose-River,</i>	premier colon en 1819, incorporation en 1852	100.7	144.3
<i>Jackman,</i>	établi vers 1830,	101.8	143.2
<i>ParlinPond,</i>	villégiature et sport	114.7	130.3
<i>The Forks,</i>	confluent des rivières Dead et Kennebec	129.3	115.7
<i>Caratunk,</i>	établi en 1810, incorporé en 1840	137.0	108.0
<i>Moscow,</i>	" 1773, " 1816	149.9	95.1
<i>Bingham,</i>	" 1784, " 1812	152.9	92.1
<i>Solon,</i>	" 1782, " 1809	160.7	84.3

ALTERNATE U.S. ROUTE 201A

<i>Solon,</i>	établi en 1782, incorporé en 1809	160.7	95.9
<i>Embden,</i>	" 1779, " 1804	163.6	93.0
<i>North Anson,</i>	séparé d'Anson et incorporé en 1845	168.6	88.0
<i>Anson,</i>	établi en 1775, incorporé en 1798	173.3	83.3
<i>Madison,</i>	" 1780, " 1804	173.8	82.3
<i>Norridgewock,</i>	" 1773, " 1788	182.2	74.4
<i>Skowhegan,</i>	" 1771, " 1788	187.2	69.4
	(séparé de Canaan et " 1823)		
<i>Lakewood,</i>	(voir Madison)	170.0	75.0
<i>Skowhegan,</i>	(voir ci-dessus)	175.6	69.4
<i>Hinckley,</i>	(avec Fairfield)	183.7	61.3
<i>Fairfield,</i>	établi en 1774, incorporé en 1788	191.3	53.7
<i>Waterville,</i>	détaché de Winslow, " 1802	194.6	50.4
<i>Winslow,</i>	établi en 1764, " 1771	195.6	49.4
<i>Vassalboro,</i>	" 1760, " 1771	199.7	45.3
<i>Riverside,</i>	(avec Vallasiboro)	206.7	38.3
<i>Augusta,</i>	établi en 1627, incorporé en 1797	213.7	31.3
<i>Hallowell,</i>	" 1754, " 1771	215.4	29.6
<i>Farmingdale,</i>	détaché de Hallowell, " 1852	218.9	26.1
<i>Gardiner,</i>	établi en 1760, " 1803	219.7	25.3
<i>South Gardiner,</i>		224.7	20.3
<i>Richmond,</i>	" 1754, " 1823	230.6	14.4
<i>Bowdoin,</i>	" 1725, " 1761	237.9	7.1
<i>Topsham,</i>	" 1730, " 1764	243.5	1.5
<i>Brunswick,</i>	" 1628, " 1738	245.0	0.0

INDEX

—A—

Abénaquis: 44,49-53,56-58,60-62,65-84,87,89,90,92,93,96,98,103-105, 109-113,123,137,140-142,147,151, 167,199,207-210.
 Acadie: 51,54,70,75,76,91,92,96,143, 171-182.
 Ainslie, Thomas: 127.
 Albany: 149.
 Alden, capit.: 138.
 Alfred, Maine: 159.
 Algonquins: 66,68.
 Allagash, riv.: 177,366.
 Alléghanys, 49.
 Allen, Ethan: 120.
 Allen, William: 82,126,225,230,264.
 Américains: 312.
American Automobile Association: 289.
 Amherst, Jeffry, gén.: 149,150.
 Amiante: 386.
 Ammonoosuck, riv.: 161.
 Andover, Maine: 216,363.
 Andros, Sir Edmund: 87,88,139.
 Androscoggin, riv.: 22,24,45,48,59, 88,96,150,160,161,350.
Androscoggin & Kennebec RR.: 365 366.
 Anson, Maine: 228,229,233,234,278, 331,332,366,367.
 Appalaches: 32,159,162,344.
 Arcand, J.-O.-C.: 351.
 Armstrong, James: 299,301,302,309- 312.
 Armstrong: 115,209,300-303,305, 320,333.
 « A Road to ruin »...: 353-360.
 Arnold, Benedict: 9,23,25,45,82,114, 119-129,132,133,211,398.
 Arnold, riv.: 28,45,115,123,345,346.
Arnold's Expedition Historical So- cieté: 9.
 Aroostook: 366.
 Arrowsic, île: 97,104.
 Ashburton-Webster, traité: 332.
 Ashwood (un nommé): 305.
 Asphalte: 334,336.
 Athearn, John: 251.
Atlantic & St. Lawrence RR.: 364, 365.
 Atlantique: 344,349,363.
 Attean Pond: 26.
 Aubergistes: 330.
 Aubert-Gallion, seigneurie: 105.
 Aubéry, Père P.-J.: 79.
 Aubin de l'Isle, seigneurie: 105,199, 200,308.

Auckland, canton: 213.
 Audet, Louis: 294.
 Augusta: 22,24,59,70-73,102,104, 106,160,161,216,224,228,258,264, 276,277,331,337,365,366.
 Automobiles: 288-290,322.
 Autorails Diesel: 394.
 Autoroute du Maine: 323,337.
 Aylmer, Lord, gouv.: 297,345.
 Aylmer, lac: 386.

—B—

Bache, Hartman: 330,331.
 Bailey, Ward: 213,214.
 Baird, N.H., ing.: 313,314.
 Bald Mountain: 235,254,262,266- 268,310,333.
 Ball, Georges: 166.
Baltimore & Ohio RR.: 343.
 Bane, Lewis: 97.
 Bangor, Maine: 83,177,245,337,344, 363,365.
Bangor & Piscataquis Canal and Railroad: 344.
 Barbeau, Etienne: 130.
 Barrage Sartigan: 43.
 Barrows, H. K.: 23.
 Bas-Canada: 84,159,162,212-214, 216,230,234,239-256,279,297,300, 307,311,346,349,350.
 Bath, Maine: 22,226,303,304,365.
 Bathurst, Lord: 295.
 Beaubassin, Alex. Leneuf de: 93,95.
 Beaubien, Louis: 379.
 Beauce (et Beaucerons): 84,112, 127,130-132,194-197,199,254,277, 281,282,285,294,296,300,301,315- 318,336,337,350-352,372,373,377, 388,389,391,392,395,397.
 Beauce-(Valley) Jonction: 164, 165,386,378,392.
 Beauceville (voir aussi St-François): 28,29,164,319,322.
 Beauharnois, Frs, int.: 92,94.
 Beauharnois, gouv.: 186.
 Beaupré, Noël: 188.
 Beaurivage, riv.: 30,35.
 Bécancour: 50,78,80,113.
 Beckett, Charles E.: 288,364.
 Bégon, Michel, int.: 104.
 Bélair, riv.: 164.
 Bélanger, abbé J.-B.: 164.
 Belfast, Maine: 277,344,347,348.
Belfast & Quebec RR.: 348,349.
 Bellechasse, comté: 393.
 Benson, J.T.: 251.
 Bermen de la Martinière: 187.

- Bernard, Sir Francis: 204.
Berry, Samuel: 121,127,128.
Berthelot d'Artigny, M.-A.: 207.
Bertrand, Camille (?): 305.
Betsabes, chef indien: 178.
Biard, Père Pierre: 51.
Bigelow, mountains: 204.
Bigot, Pères Jacques et Vincent: 78, 79,90.
Bilodeau, Jean: 286.
Binet, riv.: 164.
Bingham, William: 229,230.
Bingham, Maine: 22,25,228,229, 232,276,279,350,368.
« Bingham Purchase »: 216,217,228-232,259-264,270,329,330,333,338, 339.
Birch Point, Maine: 368.
Black, John: 230,263.
Blanchard, Raoul: 36-39,42.
Blanchet, hon. J.-G.: 372,375.
Blockhaus: 131.
Bloomfield, Maine: 24,226.
Blouin, Pierre: 284.
Bolduc, Joseph, sén.: 391.
Bolduc, Séraphin: 305.
Boston: 44,72,73,75,88-93,95,98,119, 120,138,140,141,148-150,206,213, 214,216,220,241,251,252,254,259, 278,279,283,363-365,393.
Boston & Maine RR.: 388.
Boston & Quebec Air Line RR.: 367.
« Bostonnais » (voir aussi Arnold: : 199.
Bouchette, Joseph: 54,132,200,241-243,247,254,282,310.
Bouillard, Etienne: 295.
Boullé, Eustache: 56.
Boyer, riv.: 52.
Bradford, William: 60.
Bras, riv.: 29,196.
Breakey, frères: 163-166.
Breakeyville: 165.
Bréda, traité de: 172.
Brentford, John: 72.
Breton, abbé Jos.-Elie: 390,391.
Bretton Woods, N.H.: 289.
Brewer, Jonathan: 120.
Brochu, vve Edmond: 294.
Brouillan, nouv.: 91.
Broughton, canton: 214,215.
Brown, Alex.: 102.
Brown, John: 120.
« Brown's farm », Maine: 141.
Brown Corporation: 164,166.
Brunswick, Maine: 105,225,365,401.
« Bruyante », riv. (voir Chaudière): 52,55.
Buckfield, Maine: 350.
Buffalo: 289.
Burco, J.-A.: 305.
Bussières, A.-G.: 305,390.
Butler, John: 149.
- C—
- Cabahis, indien: 48.
Cabano: 393.
Callières, nouv.: 92,93.
Calway, James: 286,314.
Calway, riv.: 29,389.
Cambridge: 120,121.
Camirand, J.-A.: 317.
Campbell, Colin: 234,235.
Canaan (voir aussi Skowhegan): 226,228,232.
Canalisation: 155-164.
Canada (et Canadiens): 119,120, 144,178,182,219,276,312-314.
« Canada Road »: 230-235,257-273, 276,288,303,304,329-340,348.
Canadien National RR.: 364,393.
Canadien Pacifique RR.: 367-368.
Canton, Maine: 350.
Cantons de l'Est: 32,317,336.
Capucins, Pères: 70,71,78.
Caratunk, Maine: 232,330,366,367.
Carleton, nouv.: 120,127,128,206.
Caron, hon. Jos.-Ed.: 318.
Caron, René-Ed., nouv.: 376.
Carrabassett, riv.: 367.
Carrier, Jean-Bte: 281.
Carrier, Joseph: 279.
Carritunk, chutes: 25,204,210,228.
Carroll, Mgr John: 83.
Carry Ponds (voir Great Carrying Place).
Cary, capitaine de navire: 140.
Casco, baie: 98,109,140.
Catty, James P.: 156-158.
Cazeau, abbé C.-F.: 280.
Cent-Associés, compagnie des: 56, 66.
Chadwick, Joseph: 204-206.
Chalmers, R.: 37-39.
Chamberlain, lac: 177.
Chambly, Jacques de, nouv.: 180.
Champlain, Samuel de: 47-59,66.
Champlain, lac: 55,94,146,161,165, 206,213,242,259.
Champlain, mer: 39-41.
Chaperon, abbé J.-T.-A.: 376,378.
Charest, J.-A.-R.: 305.
Charland, Père Thomas: 98.
Charlevoix, Père F.-X. de: 54.
Charny: 30,41,393.
Chartier, abbé Etienne: 280.
Chase, Edw.E.: 348,367.

Chase, Josiah: 269.
Chase's, Maine: 329,330.
Chassé, Joseph-Noël: 286.
Chasse, Père J.-P. de la: 79,80,145.
Chaste, Aymar de: 70.
Château Saint-Louis: 145.
Chatham, Mass.: 47.
Chaudière, riv.: 21,22,27-46,49,51-58,62,65-67,78,84,91,94,104,105,107,108,110-112,114,124,126,127,131,132,145,147,149,155-159,162-164,172,176,177,179,182,185,186,188,189,199,204,205,209,213,214,215,228,241-254,260,278,345,350,372,376,387,392,398.
Chaudière Lumber Company, 165.
Chaudière Valley RR.: 163.
Chaussegros de Léry, Chs: 311.
Chaussegros de Léry, Jos.-G.: 187,188.
« Chemin de Craig »: 215,219-221,248,251.
Chemin de Fer de Québec à Richmond: 350.
« Chemin de Kennebec »: 230,231,240-256,276,279-282,285,288,293,295,297-305,308-317,345,346.
Chemins à barrières: 314-316,319.
Chemins de fer (les premiers): 301,343,347.
Chester, canton: 220.
Chesunkook, lac: 27.
Chicago: 289.
Church, Benjamin: 93,143.
Churchill, Asa: 233.
Churchill, lac: 177.
Ciquard, abbé Frs: 83.
Clarke, Sir Alured: 212.
Clements, Hall: 265.
Clinton, Dewit: 159.
« Club 470 »: 364.
Cobbisecontee, riv.: 60,102,105.
Coburn, Abner, de Bloomfield: 366.
Coburn, Eleazer: 262,269.
Coburn, Louise Helen: 227,279.
Cochran, A.W.: 247.
Cod, cap: 47.
Coffin, Rev. Paul: 142,227,228.
Colbert, Jean-Bte: 172-174,180.
Colborne, Sir John: 280,311.
Colburn, Reuben: 121.
Cold Stream: 26.
Coleraine, P.Q.: 386.
Collège de Sainte-Marie: 166.
Colonisation: 393.
Compagnie de Chemin de Fer de Québec, Chaudière, Maine et Portland: 351.

Compagnie des propriétaires du Chemin à Lisses de Champlain et du Saint-Laurent: 343,347.
Compagnie de Transport provincial: 394.
Compagnie du Chemin de Fer de la Vallée de la Chaudière: 352.
Compton, canton: 214,221.
Concessions de terre: 101-103,104,105.
Conducteurs de bestiaux: 275,294-296,333.
Congrès américain: 120.
Connecticut: 71,72.
Connecticut, riv.: 88,159,161,205-208,211,213-215.
Connecticut & Passumpsic Rivers RR.: 349,365,388.
Connecticut & St.Lawrence Canal: 159.
Connor, William, de Fairfield: 366.
Conseil de Québec: 73,76,207,208.
Contrebande: 301-303.
Cony, Samuel: 339.
Cosme de Mante, Père: 71.
Courtemanche, Augustin de: 89,95,139,144.
Couture, Georges: 316.
Couvent de Sainte-Marie: 394.
Craig, James, gouv.: 218,219.
Craig's Road Station: 30.
Cramahé, Hector-Théop.: 127,192,208.
Crawford, H.C.: 166.
Cugnet, Frs-Etienne: 186.
Cugnet, Frs-Joseph: 186,189.
Cushnoc (voir aussi Augusta), chutes: 106-109, 225.
Cuthbert, B.H.: 216.

—D—

Dagneau, J.-M.: 305.
D'Ailleboust, gouv.: 71,73.
Dalhousie, Lord, gouv.: 294-296.
Danville, Maine: 365.
Daveluyville, P.Q.: 40.
Davis, Sylvanus: 89,139,140.
Dead, riv.: 22,25,45,69,109,115,121,125,128,160,161,204,210,228,234,335,345,367.
Dearborn, Henry: 199.
Deerfield, Conn.: 93.
De Lino, Pierre: 187,189.
DeMeulles, Jacques, int.: 54,180-182.
Dennistown, Maine: 304,329,335.
Denonville, gouv.: 54,182.
Denys de la Ronde, Louis: 98.

Derby Line: 365.
Derome, abbé G.-S.: 280.
d'Estimauville, J.-Bte: 196,200, 240.
Diamond (jonction): 393.
d'Iberville, Pierre Lemoyne, 90,91.
Diligences: 252,254,278,279,284.
Distances de Québec à Brunswick: 400-401.
Ditton, canton: 213.
Dodge et Theller: 281.
Domaine, riv.: 29,313,321.
Domaine, viaduc du: 377,378.
Dorchester, comté: 243,246,249,351, 372,393.
Dorman, Ezra: 240-242.
Dorset, canton: 213.
Dosquet, Mgr Pierre-Herman: 146.
Douane: 247,248,294-305.
Doyon, riv.: 372,378.
Dresden, Maine: 106,142.
« Drovers' Road » (voir aussi « Canada Road »): 231,234,243.
Druillettes, Père Gabriel: 55,58,68-77.
Drummond, Sir Gordon: 240.
Drummondville: 375.
Dubois (nom de deux Canadiens): 95.
DuCreux, Père Frs: 54.
Dudley, Joseph, gouv.: 92-94,103, 143,144.
Dudley, Thomas: 72.
Dumergue, Frs: 130.
Dummer, Jeremiah: 97.
Dummer, William, gouv.: 98,104, 140.
Dunamer, Nathaniel: 217.
Dunlap, Robert P., gouv.: 268,344.
Dupuis, Simon: 146.
Duval, Joseph: 127.

—E—

East-Angus: 385.
East-Broughton: 386.
Ecoissais: 312.
Ecuyer, Benjamin: 244.
Elisabeth, cap: 204.
Eloi-Gérard, Frère: 187.
Embden, Maine: 229,367.
Emerson, Mark: 138,139.
Emery, Jonathan: 142.
Emigration canadienne: 276,277.
Enfant-Jésus (voir aussi Beauce-Jonction): 321-323.
Enos, Roger: 122,124,125.
Entretien d'hiver: 251,258-260,296.
Erouachy, indien: 56,57.

Etats-Unis: 211,215,216,219,220, 239,242,247,250,260,282-285,332, 344,346,350,375,376,385.
Etchemin, riv.: 32,35,48,51-55,74, 82,149,157,158,176,189,190,345.
Etchemins (tribu): 48-53,57,58,74, 78.
Ettobani (lac Moosehead): 147.
Evans, George: 259,269-272.
Evasions: 279-281.

—F—

Fafard, Edouard: 321.
Fairbanks, Benjamin: 269.
Fairbanks, Joseph: 269,295.
Fairfield, Maine: 24,226,228,334, 366.
Falmouth (Portland): 89,98,108, 139,225.
Famine, riv.: 28,44,126,128,200,209, 245,246,253,313,314,321,345,392.
Farmington, Maine: 82,225,226,350.
« Federal Aid Roads », Maine: 336.
Fenwick, Mgr Benoît: 80.
Fillion, Vital: 374.
Finlay, Hugh: 208-211,212,224,225, 230.
Fish, riv.: 366.
Flagstaff, lac: 204.
Fletcher, Lemuel: 304.
Fleury de la Gorgendière, Ls: 186, 189.
Fleury de la Gorgendière, seigneurie: 105.
Flottage du bois: 164-166.
Fogg, Clara M.: 275,288,293.
Fontaine, Pierre: 298.
Forbes, Robert: 150,151.
Forks, the: 25,115,204,232,241,279, 280,302-304,330,332-335,350,367.
Fort Point, Maine: 205.
Fortier, G.-N.-A.: 163.
Fortier, abbé Moysse: 276,277,312.
Forts (blockhaus): 103, 106-110.
Foster, Charles B.: 304.
Fox, Green: 345.
Frampton, canton: 246,284.
Francfort, fort: 106,107.
Franco-Américains: 398.
Franklin, Benjamin: 208.
Franquelin, Jean-Bte: 54.
Freeman, Maine: 350.
Freer, Noah: 251.
Frobisher, Joseph: 220.
Frontenac, gouv.: 89,90,139,179,180.
Frontière: 234,235,278,288,294,304, 311,313,318,320,332,334,336,337, 340,344-346,352,380,386,390,392.
Fundy, baie: 47,93.

—G—

Galt, Sir Alexander: 385.
Gand, traité de: 230,234.
Gardiner, hon. R.H.: 23,218.
Gardiner, Maine: 22,121,161,304.
Garthby, P.Q.: 386.
Gâteaux Vachon, Inc.: 294.
Gauthier de la Pigeonnière: 187.
Gayhurst, canton: 213.
Genest, dit Labarre, Jean: 298.
Georgetown, Maine, 104.
Getchell, Dennis: 121,127,128.
Giddings, J.R.: 302.
Gilbert, capit. Raleigh (?): 59.
Gilbert, riv.: 18,128.
Glaciers: 36-39.
Glidden, Charles J.: 289.
Glidden, John C.: 265,267,269.
« Glidden Tour »: 289,290.
Godefroy, Jean: 73-76.
Goodwin, Samuel: 211,212.
Gore, Christopher, gouvern.: 217.
Gosford, Lord, gouvern.: 281,282,299, 346,347.
Gounon, Père Simon-Pierre: 111.
Gourdeau (un nommé): 94.
Graham, J.D.: 330,333.
Grandfontaine, gouvern.: 172,173,176.
Grands Lacs: 55.
Grand Tronc: 349-351,364,365,375.
Grand-Voyer: 6.
Grant, Peter: 161.
Grant, William: 207.
« Great Carrying Place (Carry Ponds) »: 25,109,115,225.
Grégoire (un nommé): 246.
Greene, Christopher: 122,125.
Greenville: 368.
Greenwood, Albert N.: 340.
Groton, Nathaniel: 267.
Groton, Mass.: 233.
Grundy, Fr. T.: 391,392.
Guay, Bénoni: 316.
Guérin, Jean, donné: 71,74,77.

—H—

« Habitant »: 397.
Haldimand, Frédéric, gouvern.: 131.
Hale, ruisseau, Maine: 232.
Halifax, N.E.: 149,363.
Halifax, canton: 220.
Halifax, fort: 24,109-112,114,115, 150,204,206,208,224,225.
Hallé, Jean: 315.
Hallowell, Maine: 22,216,217,226, 234,241,242,247,251,258,264,277, 278,298,365.
Hamilton, Alex.: 140-142.

Hannah, James Godfrey: 200.
Hanson, J.W.: 243.
Hare, John: 187.
Harmon, cap. Johnson: 97.
Harris, Samuel: 142. ,
Hasmer, Charles: 304.
Hay, Charles: 207.
Heald, Ephraim: 228.
Heald, Josiah: 293,294.
Heath, Joseph: 104.
Hennepin, Père J.-L.: 54.
Henry, John Joseph, 122,126.
Hereford, canton: 213-215.
Hertel, Frs: 89.
Hertel, Jean-Bte: 93,146.
Hill, John F. d'Augusta: 368.
Hill, Samuel: 95.
Hilton, Benjamin: 142.
Hilton, Elisha: 339.
Hilton, col. Winthrop: 94.
Hilton's, Maine: 302,329,330.
Hobbs (militaire): 112.
Hocquart, Gilles, int.: 186.
Holden, Jonas: 253.
Holden, Samuel: 233,235,250,251, 253,330.
Holmes, John: 159,160.
Hopkins, W.R.: 347.
Hôtel Magog, Sherbr.: 388.
Hough, Samuel: 278,284,298,311.
Howard, John: 149,203,204.
Hubert, Mgr Jean-Frs: 83.
Hulbert, Jerome B.: 371-375,380.
Humphrey, Henry H.: 251.
Hurons: 56,80,141,147.
Hutchins, ensign: 149.
Hutchinson, Edw.: 102.
Hutchinson, Thomas: 108,109.

—I—

Ile-aux-Oeufs: 146.
Ile Fortunée (Perrault): 179.
Indian Pond, Maine: 26.
Inondations: 166,196,198,314,321, 392.
Insurrection de 1837-38: 279,332, 347.
Inverness, canton: 220.
Ireland, canton: 215,220.
Iroquois (Mohawks): 75,76,87,89, 92,182.
Island Pond, Vermont: 364.
Islet-au-Sapin (Ile Fortunée ou Perrault): 186.

—J—

Jackman, James: 233,329.
Jackman, Maine: 209,229,233,285, 289,304,334,335,390.

- Jarvis, Moses: 207.
Jeannin, riv.: 52,53.
Jefferys, Thomas: 97,113.
Jersey, canton: 308.
Jersey Mills (St-Georges, Bce): 305.
Jésuites: 50,61,65-84,92,93,96.
Jewett, Caleb: 232,269.
Jobin, Octave: 374.
John Breakey, Ltd.: 165.
Johnson, Joseph: 263.
Jolliet, seigneurie: 104,196.
Juchereau-Duchesnay, A.-N.: 281.
Juchereau-Duchesnay, E.-H.: 315.
Juchereau-Duchesnay, M.-L.: 240.
Juchereau-Duchesnay, (un nom-
mé): 280.
Juin, Pierre: 188.
Justinien, Père: 188-190.
- K—
Katadhin, mont: 234.
Kendall, Edw. Augustus: 84.
Kenduskeag, riv.: 178.
Kennebago, lac: 45.
Kennebec, comté: 261.
Kennebec, riv.: 21-27,45,48,50-55,
58-61,65-80,82,84,88,90-92,94,96,
97,148,150, (canalisation) 160-162,
175,177,178,209,211,216-218,224-
228,232,242,245,303,335,346,365-
368,398.
Kennebec & Portland RR.: 365,366.
Kennebec Log Driving Co.: 340.
Kennebec Valley RR.: 368.
Kennedy (militaire): 112.
Kidiskuit, portage: 176-178.
Kilborne, John: 220.
Kilmaquac (?): 138.
Kimball, John: 303.
Kineo, mont: 368.
King, William: 304.
Kirke, frères: 66.
Knowlton, P.H.: 349.
Knox, Henry, gén.: 229.
- L—
Lachine, massacre: 89.
Lac-Frontière: 393.
Lac-Noir: 389.
Lafayette, marquis de: 131.
La Fleur (de Paris): 76.
Lafontaine, Ls-Hipp.: 279,280.
Lagueux, Pierre: 316.
Lahontan, Baron de: 54.
Lake & Clarke: 102.
Lamontagne, Guil.: 316.
Lanouillier, Nicolas: 187.
Lanouillier de Boisclerc: 185,189.
Laprairie, P.Q.: 343.
Larochelle, Ls-Nap.: 372,373,375,
379-382.
Larochelle, Siméon: 349,351.
LaRue, Adolphus: 313.
L'Assomption (voir Narrantsouac).
Latrobe, Chs J.: 278.
Launière, Jos., interprète: 207,208.
Lauverjat, Père Etienne: 82.
Lauzon, seigneurie: 104,186,187,189,
195,196.
Lauzon, ville: 316.
Laval, Mgr de: 66,78.
Laverdière, abbé C.-H.: 52.
Lawson, Christopher: 102.
Learned, Abel: 213,214.
LeBeau, Claude: 113,146-148.
Leclerq, Père Chrestien: 54.
Lecours dit Barras, P.: 278.
Lecourtois de Surlaville: 110.
Leeds, canton: 215.
Lefebvre, Thomas: 143.
Legardeur de Croisil, Chs: 97.
Lehouillier, Frs: 249.
L'Éléphant, navire: 146.
Lelièvre, Siméon: 311.
Lemieux, Alfred, de Lévis: 381.
Lemieux, E.-Odilon: 305.
Lemieux, François: 351.
Lennoxville: 365.
Lescarbot, Marc: 54.
Lessard, Frs: 130.
LeSueur, Père Jacques: 81.
Levesque, Réal: 321.
Lévis (voir aussi Pointe-Lévis): 316,
318,345,350-352,372,374,376,379,
381,387,388,393,395.
Lévis & Kennebec RR.: 286,367,
371-382,386-389,392.
Lewiston, Maine: 276,363.
Lincoln, Enoch, gouv.: 264.
Lindsay, W.B.: 311.
Linière, canton: 312,316,352.
Lightgow, William: 105,110.
Livingston(e), John: 94,95,143-145.
Loiseau, Père, Théodore: 191.
Londres: 376,379,382,385,389,390.
Long, col. S.H.: 345,347.
Long, lac: 26.
Loranger, hon. L.-O.: 388.
Lorette, P.Q.: 141.
Loring, M.H.: 235.
Loup, riv. du: 27,28,44,66,115,147,
158,162,163,167,205,209,235,241,
242,245,309,345,346,350.
Lovejoy's Narrow: 161.
Lowell, Jacob: 304.
Loyalistes: 212,219.
Lynch, hon. W.W.: 388.



Planche 18

Portrait de l'intendant Talon, par le Frère Luc

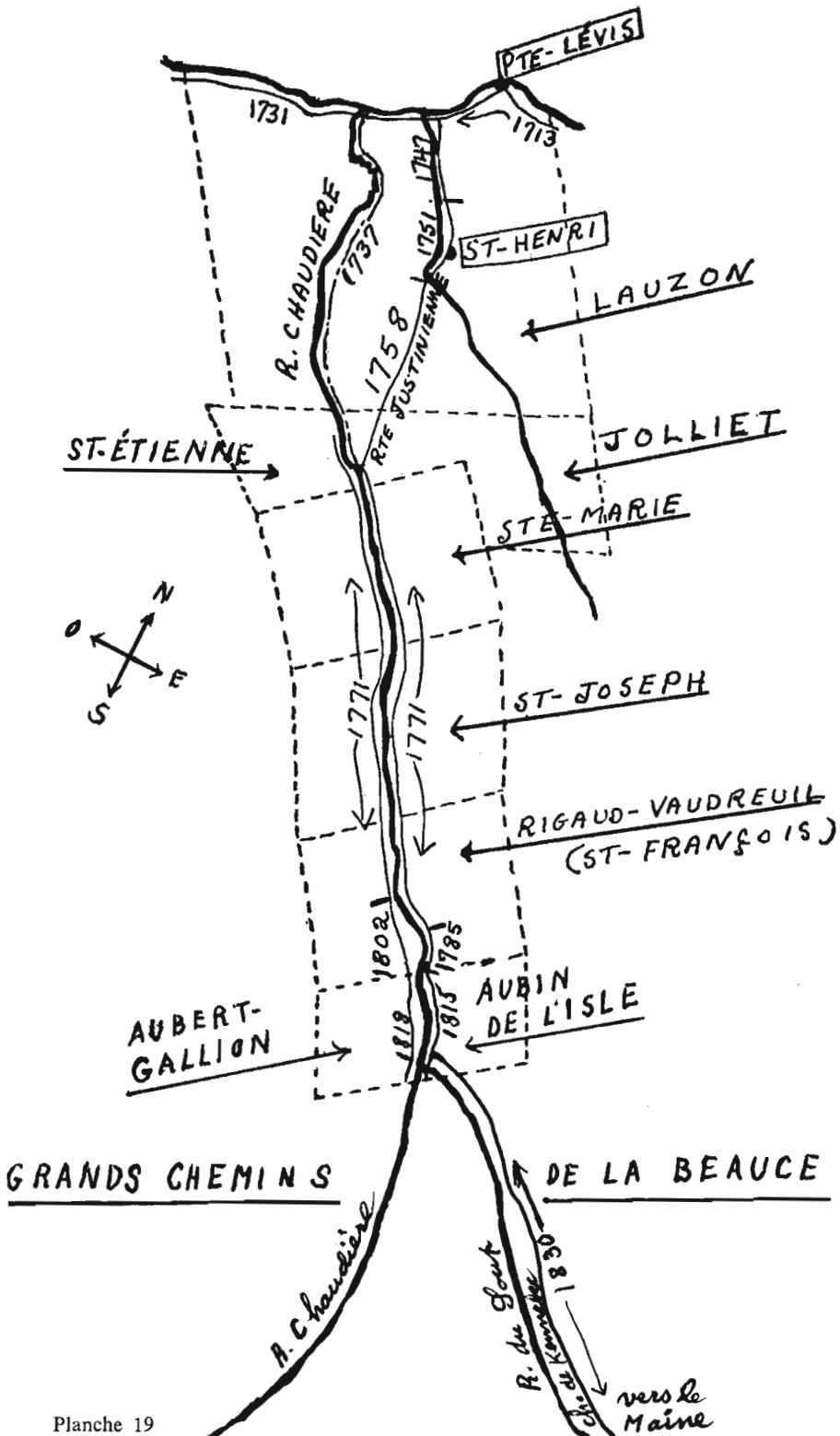


Planche 19

Le grand chemin de la Beauce

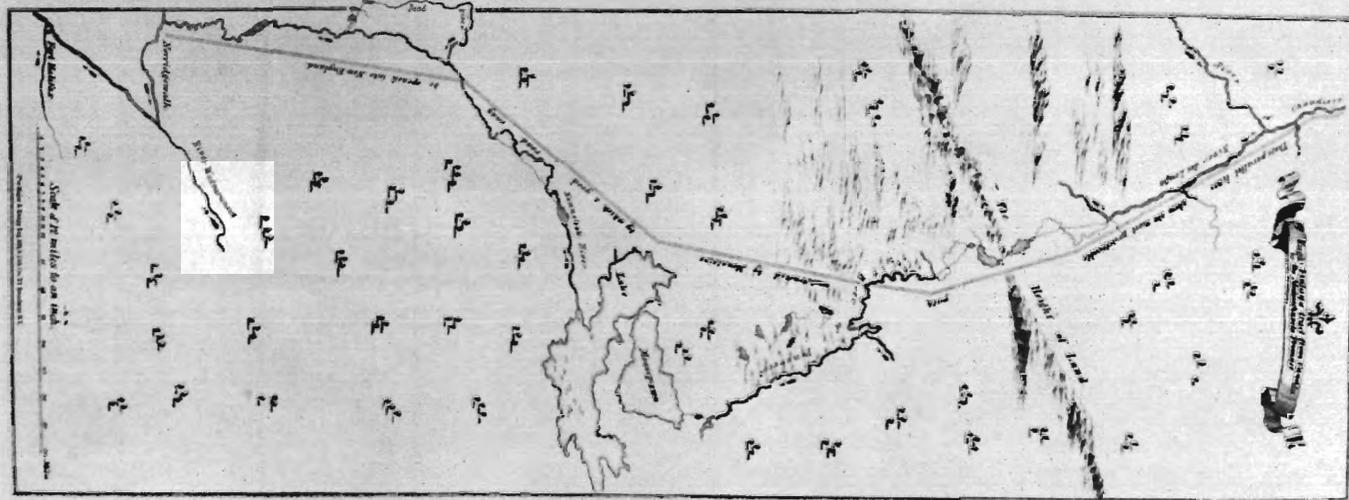


Planche 20

Route de poste Chaudière-Kennebec proposée par Hugh Finlay, après son exploration de 1773 (réduction de la carte accompagnant son *Journal*, publié en 1867).

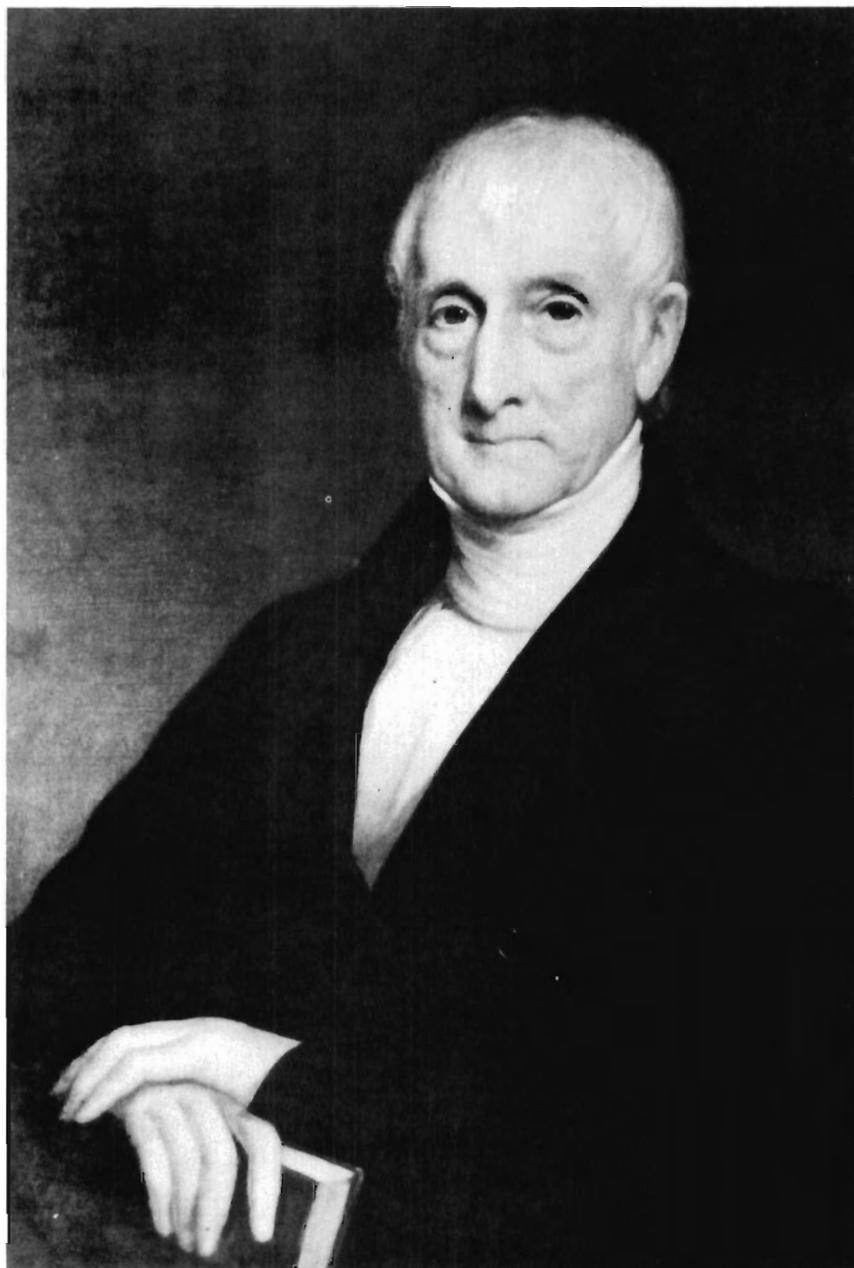


Planche 21

Portrait de John Merrick, de Hallowell, Maine, qui a tracé la
« Canada Road », en 1810

(courtoisie de la Maine Historical Society, à Portland)

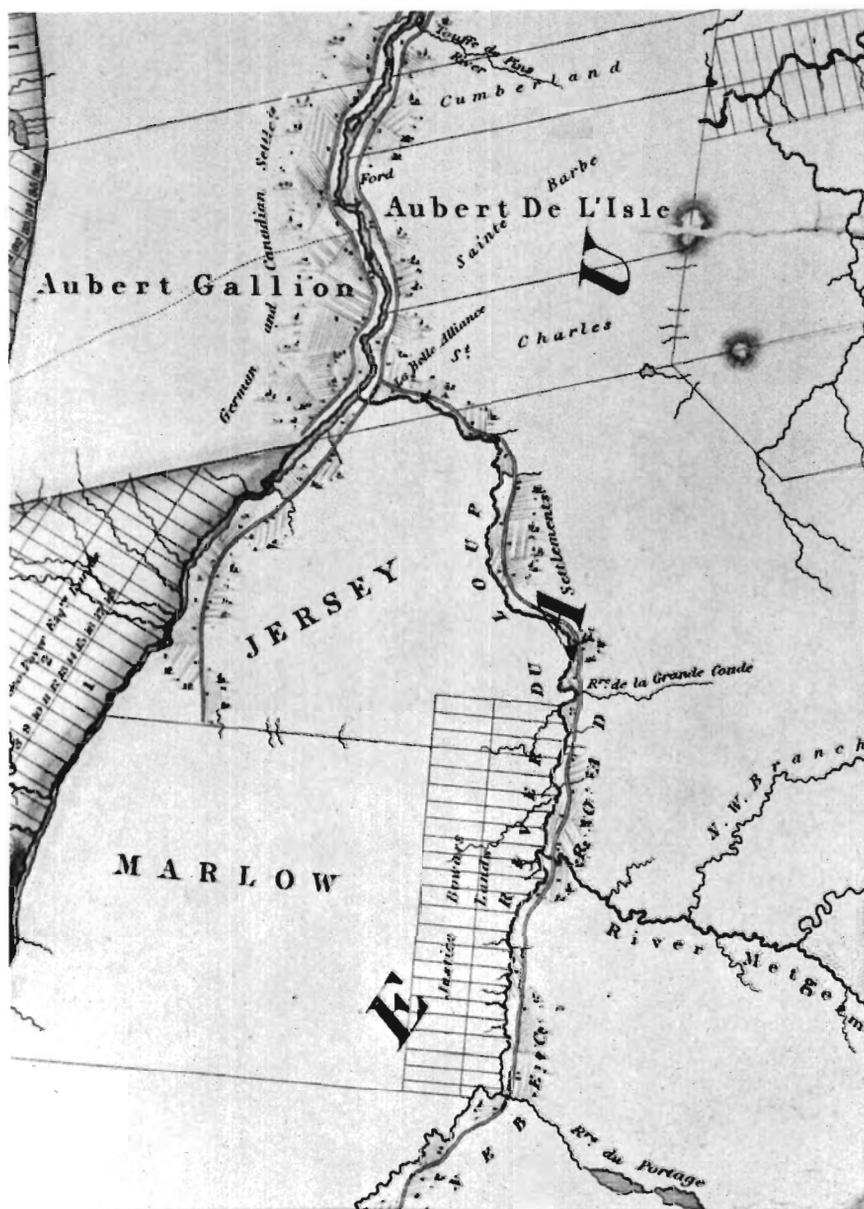


Planche 22

Extrait d'une carte de Joseph Bouchette : « Map of the Districts of Quebec, Three Rivers, St. Francis and Gaspé, Lower Canada », London, 1831.

N.B. Correction à faire : « Aubin (non pas Aubert) De l'Isle ».

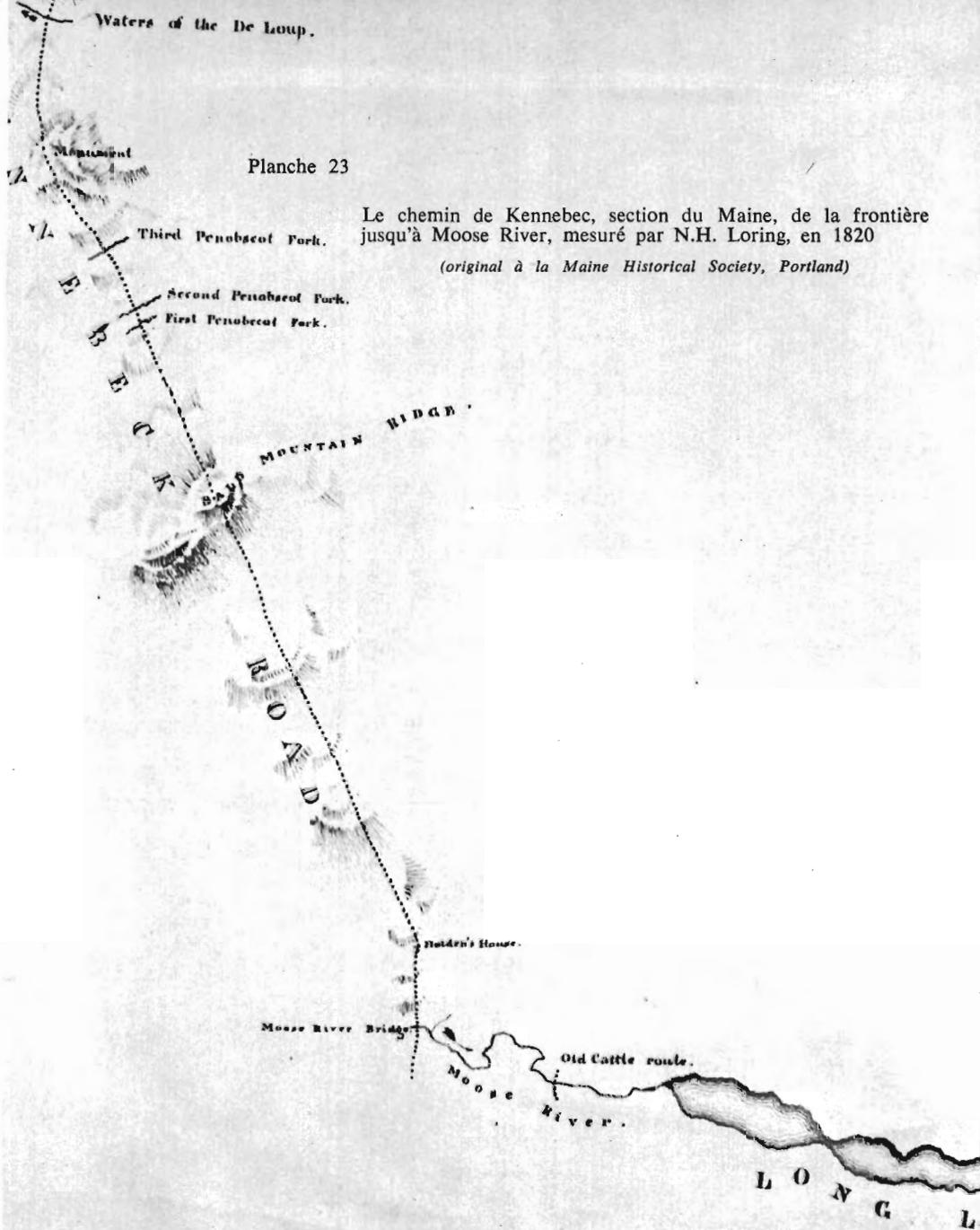
(photo Gilles Carpentier, juin 1972)

Waters of the De Loup.

Planche 23

Le chemin de Kennebec, section du Maine, de la frontière jusqu'à Moose River, mesuré par N.H. Loring, en 1820

(original à la Maine Historical Society, Portland)



Scale two miles to an Inch

N. H. LORING

Filed with Report
 S. H. L. Perry



Départ de la poste de Portland pour le Canada, d'après une peinture de Charles E. Beckett (1814-186)

(Courtoisie de la Maine Historical Society)

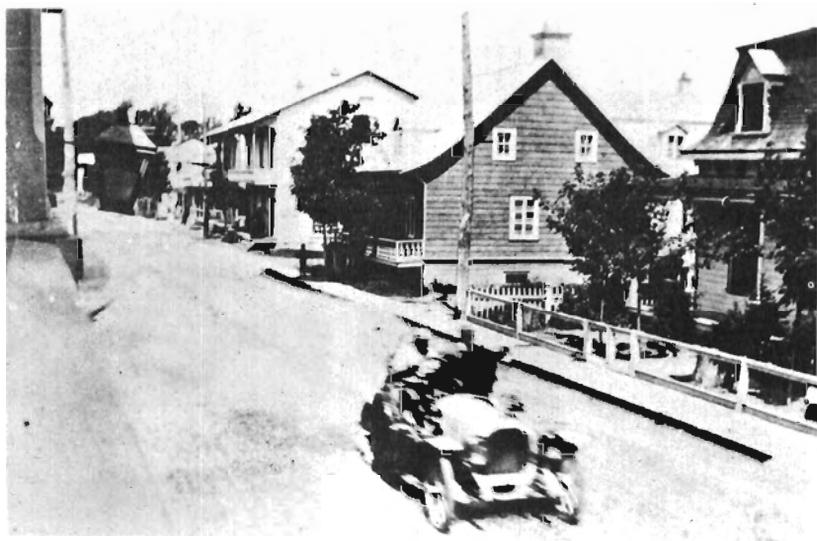


Planche 24

La première automobile qui vint à Sainte-Marie (1903)

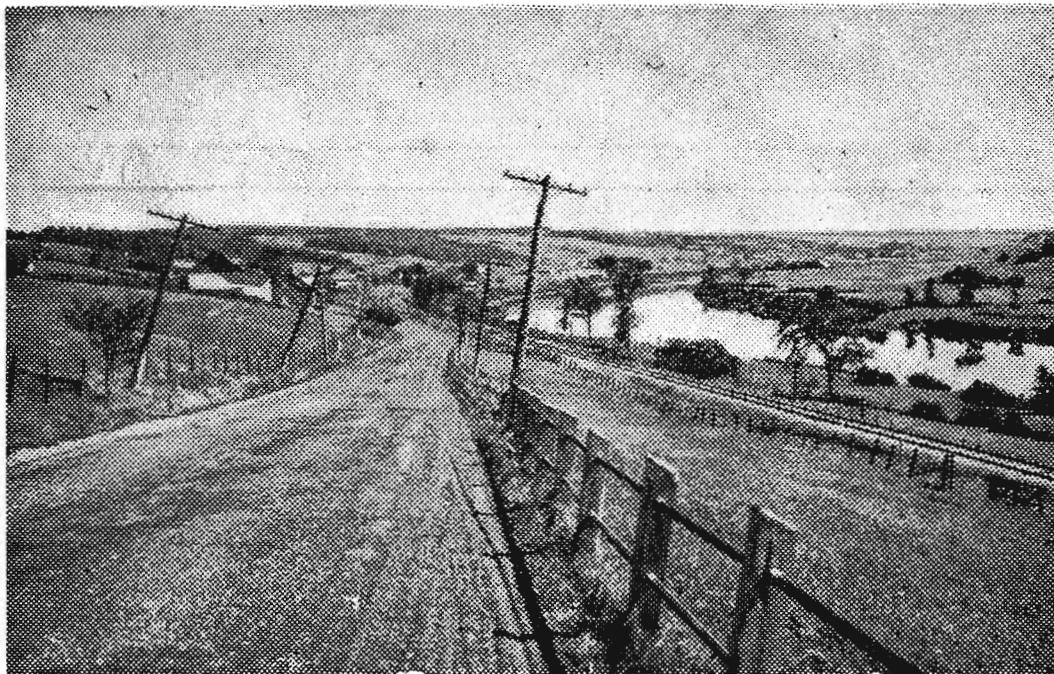


Planche 25

Du côté canadien, la route « Lévis-Jackman » ou no 23, avant sa restauration. Photo prise dans le haut de Sainte-Marie, en direction du sud (*cliché d'un ancien journal*).

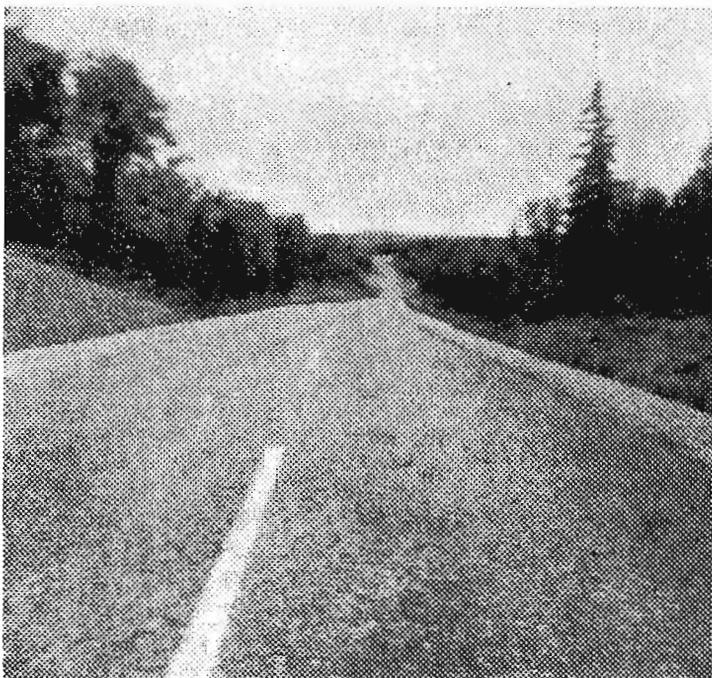


Planche 26

La route 201, dans les forêts du Maine, avant et après sa réfection, en 1955

(d'après les clichés d'un journal)

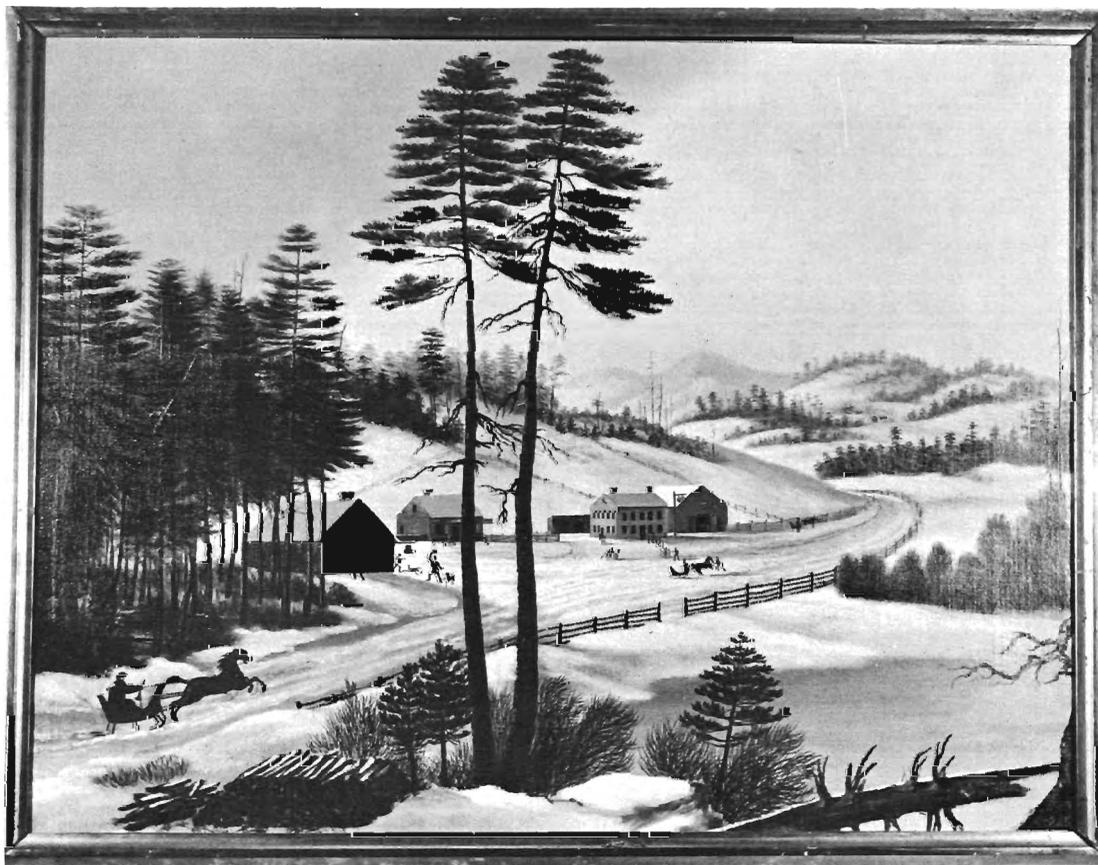


Planche 27

Course de Portland à Montréal (1845), d'après un tableau de Charles E. Beckett (1814-1866)
(courtoisie de la New York State Historical Association, Cooperstown, N.Y.)

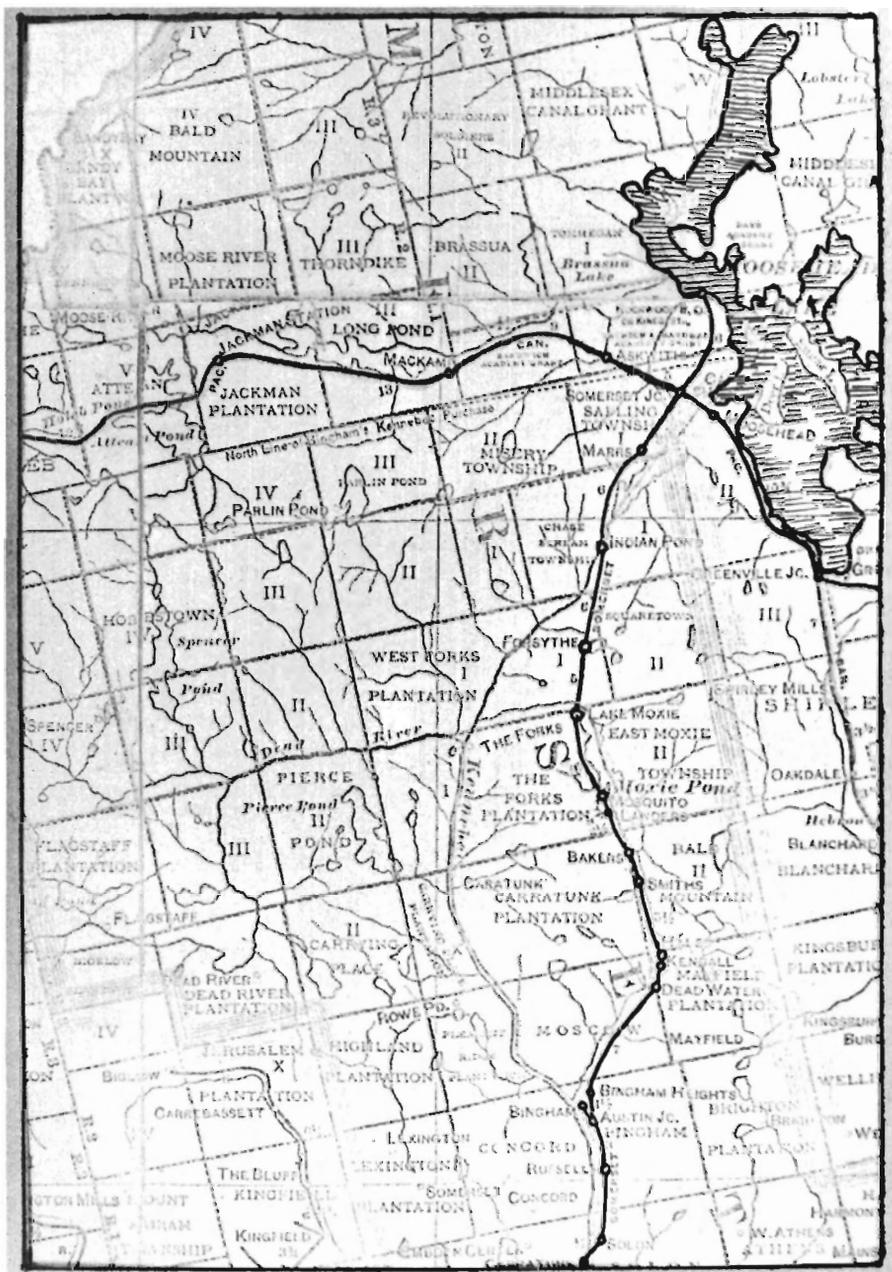
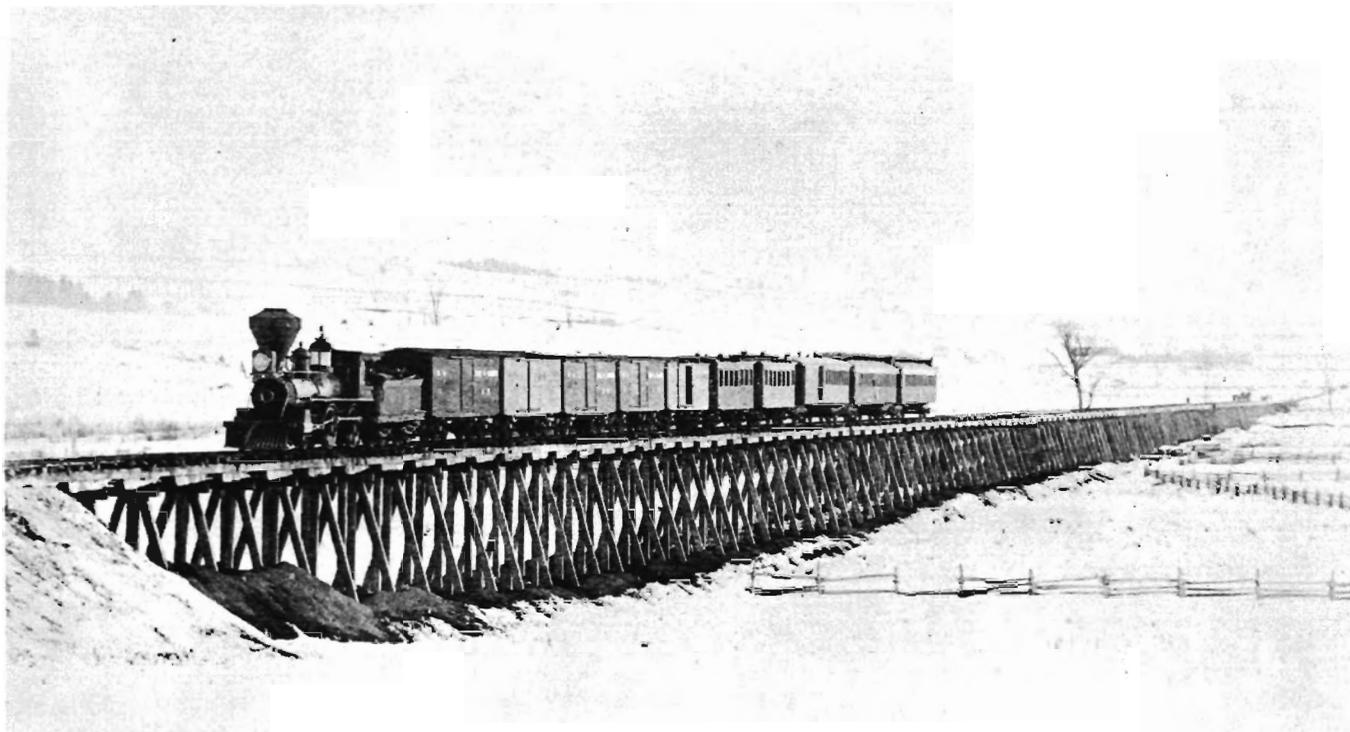


Planche 28
 Jonction des chemins de fer Caradien Pacifique et Somerset RR.



J. E. LIVERNOIS.

PHOTO. QUEBEC.

LEVIS & KENNEBEC RAILWAY.
THE "DOMAINE" TRESTLE, STE. MARIE, BEAUCE.

Length, 2400 feet. Height, 30 feet. Distance from Lévis, 35 miles.

CONSTRUCTED IN 1875.

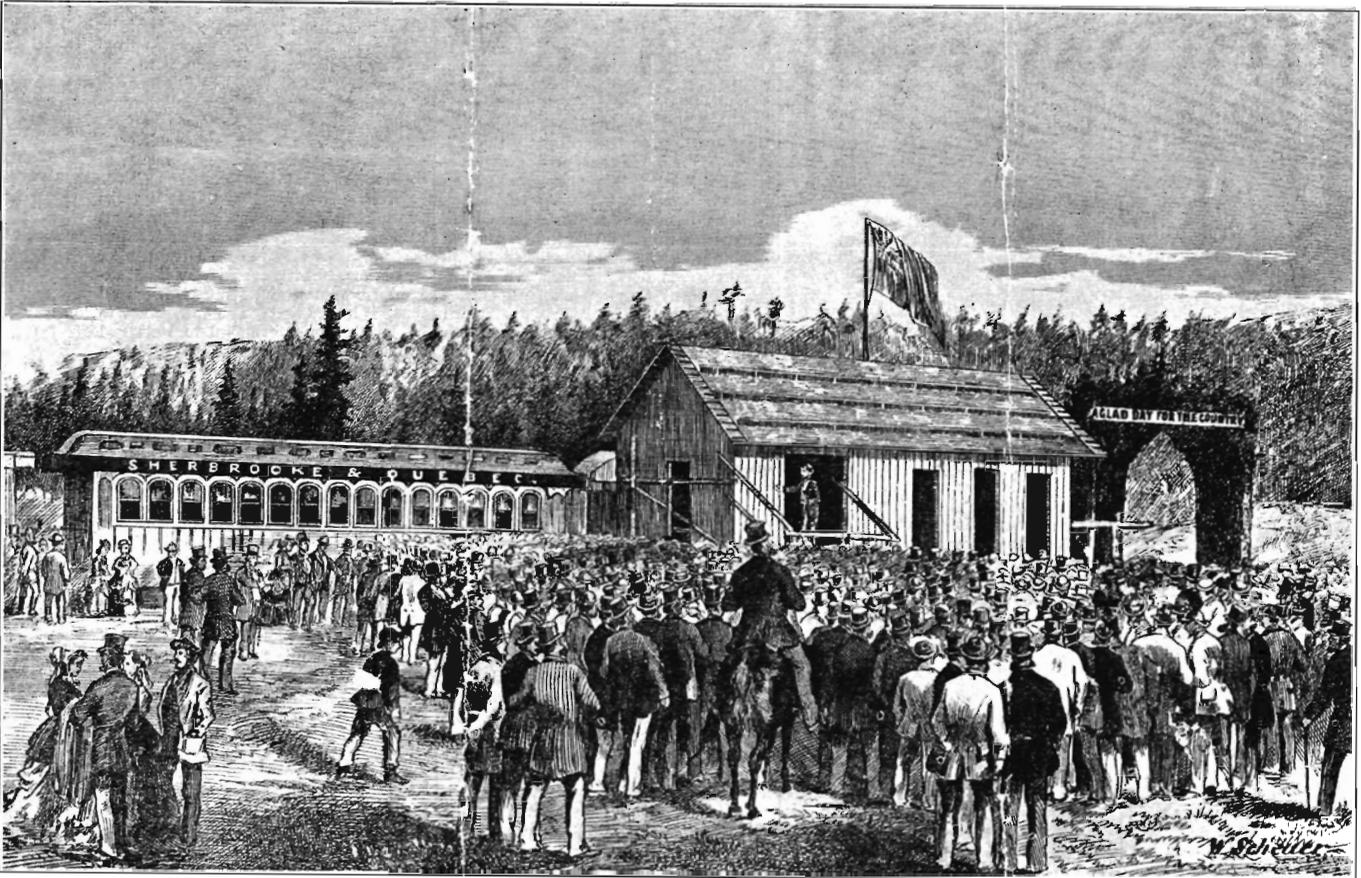


Planche 30

Inauguration du « Sherbrooke, Eastern Townships & Kennebec RR », en 1874
(gravure tirée du bulletin *Quebec Central Railway Company*, no 9, fév. 1925)

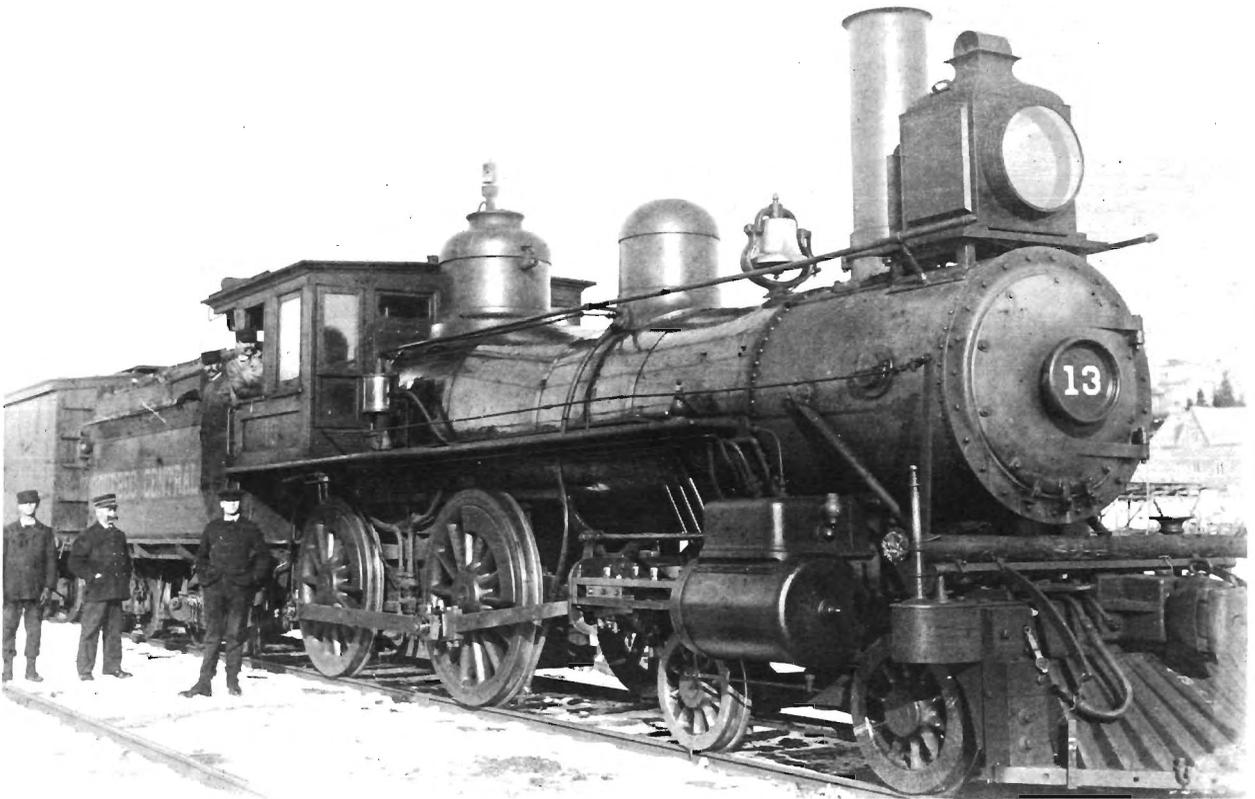


Planche 32

Une locomotive de 1904

—M—

« Macadam »: 314,316,319,322,336.
Macaulay, Zacharie: 120.
« Machines à Chemins »: 317.
Mack, John: 130.
Macomb, General, ing.: 161.
Madockawando, chef indien: 139.
Madison, Maine: 65,204,229,232, 279,334,367.
Magnan, Jean-Bte: 199.
Maine: 50,51,59,84,88,89,92,105, 120,131,133,140,146,159,160,162, 167,210,217,218,223,225,227,230- 236,243,246,257-273,275-278,280, 285,286,289,296,302,303,312,329- 340,344-348,349,350,353-360,363- 368,386,388,389,392,397,398.
Maine Central RR.: 366,368.
Maine Hist. Society: 9,80,204,218, 288.
Malécites: 50.
Marlow, canton: 165,308,352.
Mars Hill, Maine: 235.
Marson, sieur de: 175.
Marston, canton: 213.
Martha's Vineyard: 47.
Mary, navire: 138.
Maryland: 343.
Massachusetts: 72,80,83,88,92,96,97, 106,110,111,119,120,180,210,217, 217,232-236,242,258-266,268-270, 339,343.
Massawipi Valley RR.: 365,388.
Mather, Cotton: 139.
Mattagamon, lac: 177.
Mattagamon, riv.: 27,366.
Mattawamkeag, riv.: 27.
Maurault, abbé J.-A.: 49,50.
Maurepas, comte de: 186.
Maverick, Samuel: 75.
McAlpin, capit.: 131.
McCaffry, James: 165.
McCarthy, Jeremiah: 213.
MacKay, B.-R.: 38.
McKenzie, John: 311.
McKenzie, Hôtel à Lévis: 253,254.
McLellan, Edw., de Skowhegan: 366.
Meadow, M.: 391.
Mégantic, lac: 26,38,43,110,113, 115,122-125,149,150,158,160,205, 213,345,367,368,390,392.
Meiaschawt, Charles: 67.
Meigs, Return J.: 122,126.
Memphrémagog, lac: 159,161,349.
Merrick, John: 217-219,230,231.
Merrill, Joseph, d'Augusta: 366.
Merrymeeting Bay: 22,24,48,72,97.

Metgermette, canton: 352.
Metgermette, riv.: 249.
Midstaff (un nommé): 150,151.
Miller, Charles: 265,267,269.
Ministère de la Voirie: 318-323,325- 328.
Minot, John: 97.
Miramichi, N.B.: 66.
Missisquoi, baie: 32.
Miville, Frs: 179.
Moleur, Marie: 188.
Monseignat, Chs de: 90.
Montagnais: 66.
Montgomery, Richard: 128.
Montmagny, Chs Huault de, gouv.: 61,66,69.
Montmagny, comté: 393.
Montmorency, chute: 218.
Montréal: 120,132,194,349,363.
Montréal, John: 114,115,122,149, 150,203,206.
Mont-Royal: 40.
Moose, riv.: 259,264,339.
Moose River, Maine: 232,233,235, 241,250,304,310,330,333-335,338, 367,368,390,392.
Moosehead (Ettobani), lac: 21,22, 25,26,45,70,77,115,177,205,209, 333,335,368.
Moreau, Jean-Victor, gén.: 132.
Morgan, Daniel: 122,126.
Morgan, David: 217.
Morin, Joseph: 305.
Morissette, Frs: 313.
Morrison, Kenneth: 98.
Moscow, Maine: 229,232,330,334, 339,340,368.
Moulin, riv.: 29.
Moxus, Moses, chef indien: 92,141.
Moyens de communication: 5-8.
Moylan, Stephen: 212.
Mulhegan, riv.: 159.
Municipalités et chemins: 314.
Murphy, Owen: 388.
Murray, James, gouv.: 83,113,114, 149,191,203.

—N—

Nadeau, Etienne: 312.
Nadeau, Frs: 130.
Namesokantic, village: 79,90,92,96.
Nantucket, Mass.: 47.
Narrantsouac (voir aussi Norridge- wock): 65,68-71,75,77-82,97,98,110, 147,148,210.
Natanis, chef indien: 128.
Naurakamigou, village: 96.
Negabamat, Noël: 71,73-76.
Negumkike, chutes: 60,102,105.

- Nelson, John: 138,139.
Neponset, riv. Mass.: 343.
Newburyport, Mass.: 121.
New-Hampshire: 50,72,73,75,206,
210,211,214,289.
New-Haven, Conn.: 75,133.
Newport, Vermont: 365,387,388,
393.
New Portland, Maine: 350.
New-York: 91,149,150,365,393.
Niagara: 148.
Nicholson, Francis, gouv.: 89,138,
144,145.
Nicholls, Alexander: 112,203.
Niort de la Noraye: 175.
Norembègue: 48,51.
Norridgewock (voir aussi Narrant-
souac): 25,58,65,84,89,92,94,96,97,
103,113,124,138,141,216,225-228,
264,334,366,367.
North Anson, Maine: 367.
Nouveau-Brunswick: 49-51,53,230,
245.
Nouvelle-Angleterre: 44,49,60,61,67-
79,87-91,96,97,108,113,115,137,143,
146,147,171,181,203,205,207,208,
276,277,323,398.
Nouvelle-Beauce (voir aussi Beau-
ce): 81,105,149,150,185-188,208.
Nouvelle-Ecosse: 50,245.
Nouvelle-France (voir aussi Cana-
da): 44,51,61,67,71,73,76,80,87,97,
104,111,115,137,141,174,178,179,
185,399.
-
- Oak, Jonathan: 224.
Oakland (West Waterville): 366.
O'Callaghan, E.B.: 90.
O'Connor Brothers: 321.
Odanak (voir aussi St-Frs du Lac):
50,78-82.
Ogden, John C.: 213.
Old Orchard, Maine: 397.
Old Point (Norridgewock): 25,226.
Old Town (voir aussi Panaouams-
ké), Maine: 27,50,167,344.
Oswald, Eleazer: 123.
Outaouais, riv.: 44,165,167,399.
Owl's Head, Maine: 143.
Oxford, comté du Maine: 143.
- P— —Q—
- Pacaud, Auguste: 164.
Panaouamské (Old Town): 83,91,
145.
« Panique de 1837 »: 348.
Papineau, Ls-Jos.: 280.
Parent, Etienne: 190,191,346.
Parkman, Francis: 111.
Parks, George: 304.
Parlin Pond: 330.
Parmachenee, lac: 45.
Parris, Albion K., gouv.: 257.
Partridge, capit.: 234.
Passumpsic, riv.: 349.
Patoulet, Jean-Bte: 174.
Patsuikets: 50.
Pemaquid (Pemquid), fort: 89,91,
94, 112.
Pennacooks, indiens: 96.
Pennoyer, Jesse: 214.
Penobscot, lac: 209.
Penobscot, riv.: 21,26-27,44,48,50,
51,54,55,65,66,70,74,82,84,88,96,
112-115,142,167,171,204,205,219,
234,235,245,247,365,366.
Penobscots, indiens: 110,127,205.
Penobscot & Kennebec RR.: 365.
Pentagouët: 44,66,70,74,77-79,93,
94,103,111,112,142,143,167,171,
172,174-180.
Perrault, Ls: 281.
Phipps, Sir William: 90,138,139.
Pierce, John: 129.
Pierce, Nathaniel: 243.
Pierce, Nehemiah: 266,267.
Pigwocket, village: 92,96,211.
Pintendre: 313.
Piscataquis, riv.: 27,205.
Pittston, Maine: 121.
Plamondon, Ignace: 187,188.
Plantes, riv. des: 29.
Plate-forme appalachienne: 32,33.
Plate-forme de Québec: 31-33.
Plessis, Mgr J.-Octave: 83.
Plymouth Colony (voir New Hamp-
shire).
Plymouth Company: 59,60,72,101,
102,105,106,225.
Pointe-Lévi (voir aussi Lévis): 129,
149,193,197,234,254,278,294,313,
315,345,346.
Pont de Québec: 163,393.
Poor, John Alfred: 363-365.
Popham, Francis et George: 59.
Popple, William: 96.
Portage, lac: 167,209.
Portage, riv.: 44,209,245,299,309,
311,346.
Portland, Maine: 151,160,277,279,
288,301,344,345,347-349,363,364.
Portneuf, baron de: 89,90,139.
Port-Royal: 138,144,145,175,181.
Portsmouth: 96,207.
Poste: 225,278, (Maine) 282-288,
312,378.

Poulin, Armand (hôtel): 284.
Pownall, Thomas, gouv.: 23,24,112,
203,225.
Pownall, fort: 204,205.
Pownalborough: 142,211,226.
Pozer, C.-H.: 372.
Pozer, riv.: 28.
Preble, John: 205.
Prescott, Sewall: 268.
Prévost, Sir Georges: 239.
Proux, Jean-Pierre, arpent.: 248,294,
308,313,314,351.
Québec (ville, district, prov.): 8,28,
44,51,53,60,61,66,70,80,90,91,98,103,
108,110,120,133,138-146,150,159,
162,163,171-182,203-220,234,240,
241,243,245,251,254,258,265,275-
279,282,283,285,289,294,296,301,
302,305,315,317,332,337,344-351,
363,365,367,371,375,377,385,392-
397,400.
*Québec & Gosford Wooden Rail-
way*: 375.
Québec & Richmond RR.: 365.
Québec Central RR.: 163,286,367,
368,376,381,382,385-396.
Québec Central Transportation: 394.
Quincy, Mass.: 343.

—R—

Rails de bois: 371-375.
Ramezay, Claude de: 144.
Rangers de Nouv.-Angleterre: 149.
Rapide du Diable: 28,29,36-39,158,
163,209.
Rasle, Père Sébastien: 79-81,93,96-
98,103,107.
Raymond, Charles de: 110.
Redington, Samuel: 262,263,269.
Reed, J. Langham, de Londres: 376,
377,379,382.
Rény, J.-Joseph, not.: 249.
Richelieu, riv.: 22,44,130,215,399.
Richmond, fort: 102,104,106,108,
109,141.
Richmond, Maine: 22,104,105.
Richmond, P.Q.: 301.
Rickson, J.J., ing.: 374.
Rigaud de Vaudreuil, gouv.: 80.
Rigaud de Vaudreuil, Phil.: 186.
Rigaud de Vaudreuil, seigneurie:
105,187,192,193,198,199,213.
Riggs, John: 89.
Risborough, canton: 308.
Riswick, traité de: 139.
Rivière du Sud: 182.
Robertson, Chs: 316.
Robertson, hon. J.-G.: 388.
Robertson, interprète: 130.

Robinson, Thomas: 111.
Rockport, Maine: 277.
Rockwood, Maine: 368.
Ross, John: 284.
Ross, capitaine: 131.
Rousseau, les frères: 166.
Route «du Président Kennedy»: 322.
Route «Justinienne»: 129,187-190,
215.
Route «Lévis-Jackman», no 23: 318-
323,335.
Route Québec-Montréal: 185.
Route 201 U.S.A.: 323,336.
Roy, Joseph-Edmond: 49,52,65.
Roy, Pierre-Georges: 316,376.
Rush, lac: 123.
Ryland, Herman W.: 215.

—S—

Sabatis, chef indien: 128.
Saco, riv.: 113.
Sagadahoc, baie: 92,97,101.
Sagesse, un nommé: 98.
Saguenay: 44,62.
St-Anselme: 349,372,379,392.
St-Castin, Bern.-Anselme: 143.
St-Castin, baron Vincent de: 77,91,
97,139-145.
St-Côme (Linière): 312,317,390,394.
Ste-Croix, riv.: 48,51,176.
St-Etienne, seigneurie: 190,215.
St-François (voir aussi Beauceville):
195,213,240,241,243,245,280,281,
286,303,305,352,374,380,389,390,
392.
St-François, riv.: 28,113,132,159,
207,211,212,214,215,220,349.
St-François de Sales, mission: 78,89.
St-François du Lac (voir Odanak):
98.
St-Frédéric, Bce: 386.
St-Georges, Bce: 40,84,164,199,276,
277,280,286,303,305,308,320,321,
322,352,368,379,390.
St-Georges, riv.: 91,96,143,175,200.
St-Henri: 129,149,189,190,253,281,
303,311,313-316,319-322,352,373,
375,379.
St-Isidore: 303,352,395.
St-Jean, N.B.: 363,368,390.
St-Jean, P.Q.: 120,343.
St-Jean, riv.: 27,32,44,53,54,74,78,
84,96,111,114,138,160,172,176,182,
366.
St-Joseph, Bce: 29,42,81,130,164,
188,189,215,280,286,289,313,319,
323,352,372,377-379,386-390.
St-Joseph, lac: 375.
St-Johnsbury, Vermont: 365.

- Ste-Justine: 393.
St-Lambert: 42,163.
St-Laurent, fleuve: 48-51,53,66,105,
107,113,129,140,145,160,167,179,
185,186,242,259,345,349,363,399.
St. Lawrence & Atlantic RR.: 364,
365.
St-Ludger, Bce: 28.
St-Lusson, Daumont de: 175.
Ste-Marie, Bce: 33,41,42,81,82,84,
129,130,157-159,163-167,179,190,
192-199,240,246-248,254,276,279-
282,284,286,294-299,302,303,313-
316,318,319,321,345,351,352,373-
379,393,394.
St-Martin, Bce: 44.
St-Maxime, (voir aussi Scott-Jonc-
tion): 29,30,33.
St-Michel, Belle.: 279.
St-Nicolas, riv.: 30.
St-Romuald: 316.
Ste-Sabine: 393.
St-Sauveur de Québ.: 375.
St-Théophile, Bce: 305.
St-Thomas de Montmagny: 82.
St-Victor de Tring: 389,391.
Salmon Falls: 89.
Sample (un nommé): 280.
Sandy, riv.: 22,82,113,227,228,243.
Sandy Bay: 335,340.
Sandy Bay Co.: 259.
Sargent, Paul: 334.
« Sartigan »: 81,105,114,124-128,
199,206.
Sault de la Chaudière: 30,44,54,147,
162,187,188.
Sault Saint-Louis: 55.
Savoie, Pierre: 286.
Schenectady, N.Y.: 89,139.
Scituate, Mass.: 217.
Scott, Chs Armstrong: 375,376,379,
380,382.
Scott-Jonction: 163,215,284,313,372,
374,376,378,386,393,395.
Searle, Samuel: 265.
Sebasticook, riv.: 22,24,66,84,103,
109,110,160,178.
Seigneuries demandées: 207.
Séminaire de Québec: 207,250.
Sénécal, Ls-Adélar, de Pierreville:
380.
Senter, Dr Isaac: 122,129.
Sewall, Joseph: 262,269.
Shaw, M.: 263.
Shaw, Samuel P., de Waterville: 366.
Shed, Amos: 265.
Shelden, (un nommé): 94,95.
Shenley, canton: 213.
Sherbrooke: 163,216,305,346,349,
385-389,393-395.
*Sherbrooke, Eastern Townships &
Kennebec RR.*: 372,385,386.
Shipton, canton: 220.
Shirley, Willam, gouv.: 65,106-112,
224.
Shirley, fort: 106.
Shute, Samuel, gouv.: 96,98.
Sillery: 67,78.
Simard, Wilfrid: 305.
Sirême, Père Jacques de: 148.
Skowhegan, Maine: 22,24,160,161,
204,210,227,277-279,334,366,367.
Small, John: 204.
Small Point, Maine: 225.
Smith, Abijah: 262,267,269.
Smith, Albert: 345.
Smith, C.C. et George E.: 391.
Smith, John: 59.
Smith, Samuel E., gouv.: 266.
Smith, Thomas O.S.: 350.
Smith, (capitaine): 67.
Snow, Joseph C.: 304.
Sokokis: 74,78.
Solon, Maine: 25,227-229,232,233,
368.
Somerset, comté du Maine: 217,231,
261,262,333,335,338,339,340.
Somerset Journal: 261.
Somerset & Kennebec RR.: 366,367.
Somerset RR.: 366-368.
Somerset Junction: 368.
Sorel, P.Q.: 146,375.
Spence (un nommé): 102.
Spider (des Araignées), lac: 123.
Sprague, John Francis: 250.
Squier, Ephraim: 124.
Stackpole, James: 217.
Stammrer, William: 127.
Stanstead, canton: 221,297,365.
State Highway Dept., Maine: 335.
State Highway H-267, Maine: 334-
336.
Stayner, Thomas Allen: 282-285.
Steele, Andrew, de Sherbrooke: 386.
Steele, Archibald: 122.
Stiles, Josiah: 220.
Subercase, Daniel de: 144.
Swan Island, Maine: 59,102,104,141,
142,224,226.
Swanton, Hannah: 140.
- T—
- Taconnet (Taconik), chutes: 24,84,
102,109,204,225.
Tadoussac: 61.
Talbot dit Gervais, Henri: 280.
Talon, Jean, Int.: 172-179.

Tandoutaïouk (indien): 76.
« Tarvia »: 322,334.
Taschereau, Ant.-Charles: 162,163, 247-254,278,279,283,294-302,308-312.
Taschereau, Mgr E.-A.: 377,378, 380,389.
Taschereau, Gabriel-Elz.: 130,212.
Taschereau, Henri-Elz.: 352.
Taschereau, Jean-Th.: 156,200,240, 241,243,351.
Taschereau, J.-O.: 164.
Taschereau, Linière: 391.
Taschereau, Ls-Charles: 286.
Taschereau, Pierre-Elz.: 163.
Taschereau, Thomas-Jacques: 186, 299,300,312.
Taschereau, T.-P.-J.: 248,312.
Taschereau, seigneurie: 105.
Tekouerimat (voir Negabamat).
Témiscouata, comté: 393.
Testard de Montigny, Jacques: 93.
Thayer, Henry O.: 104.
Thetford, canton et par.: 214,386, 389.
Thompson, Christopher: 304.
Thurston, David: 302.
Thury, abbé Pierre: 66.
Ticonderoga, fort: 120.
Tingwick, canton: 220.
Topsham, Maine: 105,150.
Totman, Ezra, de Fairfield: 366.
« Touffe de Pin » (Beauceville): 199.
Tourangeau, A.: 391.
Tourisme: 167.
Tourmente, cap: 147.
« Townships »: 212-214.
Trains d'excursion: 387.
Tring-Jonction: 368,389-392.
Trois-Rivières: 66,146,215.
« Trou de la Bisson »: 377,378.
Troyford, John: 279.
Turcotte, Augustin: 190.
Turner, Charles: 217,231.
Tyng, Edward: 138,139.

—U— —V—

Union des Canada: 347.
Utrecht, traité d': 96,143.
Vallée, Frs: 196.
Vallée de la Chaudière, la (journal) 389-392.
Vassalboro, Maine: 121,336.
Vaudreuil, gouv.: 92-95,98,104,141, 144,146.
Vermont: 213,349.
Verreau, Frs: 159,194.
Verreau, abbé Jean-Marie: 129,197.

Vetch, Samuel: 144.
Versailles, traité de: 131.
Villebon, gouv.: 138.
Villeneuve, Jean-Bte: 50.
Villieu, Sébastien de: 94.
Voie commerciale: 331.
Voies de communication: 5-8.

—W— —Y—

Walker, Sir Hovenden: 144,146.
Walker, Thomas, de Montréal: 120.
« Walker's House »: 102.
Walsh, John, not.: 195.
Washington, gén. George: 120,123, 128-130,211,212.
Washington, mont: 289.
Wason Manuf., de Springfield: 381.
Waterville, Maine: 22,24,102,109, 155,160,217,224,226,277,334,336, 337,363,365,366.
Wayne, Maine: 160.
Wells, John: 94,95.
Wells, Walter: 23,366.
Wells, Maine: 95.
Wentworth, sir John: 210.
Wessaweskeag, Maine: 143.
Wesserunnett, lac: 227.
Westbury, P.Q.: 385.
Western, fort: 106,108,121,122,133, 149.
Weston, Samuel: 226.
Westmore, M., ingén.: 391.
Weymouth, George: 59.
White, David: 304.
White, Ebenezer: 304.
Whitefield, Maine: 277.
White-River Junction: 365.
Whitney, Joël: 263.
Whitton, canton: 213.
Williamson, Joseph: 110.
Wilson, Obed: 269.
Windsor, Vermont: 349.
Winslow, Edward: 60.
Winslow, John: 72,73,108,109.
Winslow, Maine: 109,227.
Winsor, Justin: 103.
Winthrop, John: 71.
Wiscasset, Maine: 344,347,348,367.
Woburn, canton: 28,45.
Wolfe, James, gén.: 149.
Wood Pond, Maine: 26.
Woodward, J.R., de Sherbrooke: 381.
Wool, JohnE.: 332,333.
Worromontogus, riv.: 226.
Wyman Dam: 276.
« Yankees »: 132,397.
Young, capitaine: 60-62.
Yule, capit. P.: 345.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
Table des illustrations	après p. 8
Avant-propos	9
Table des abréviations	10
Bibliographie	11

Première partie

LES RIVIÈRES

Chapitre	I : Géographie de trois rivières	21
"	II : Particularités de la Chaudière	35
"	III : Premières reconnaissances par des Européens	47
"	IV : Les Abénaquis et leurs missionnaires	65
"	V : Le sentier de la guerre	87
"	VI : Par voie d'occupation	101
"	VII : La grande invasion de 1775	119
"	VIII : Prisonniers, espions et aventuriers	137
"	IX : Navigation et flottage	155

Deuxième partie

LA ROUTE

"	X : Un grand projet qui reste en panne	171
"	XI : Le grand chemin de la Beauce	185
"	XII : La route internationale en perspective	203
"	XIII : Progrès des chemins outre-frontière	223
"	XIV : Le Bas-Canada fait sa part	239

”	XV : Au tour du Maine	257
”	XVI : Circulation humaine sur la route	275
”	XVII : Usage commercial de la route	293
”	XVIII : La route jusqu'à nos jours, côté canadien	307
”	XIX : La route jusqu'à nos jours, côté américain	329

Troisième partie

LE RAIL

”	XX : L'ère des projets	343
”	XXI : L'avance vers Québec dans le Maine	363
”	XXII : Le chemin de fer « Lévis et Kennebec »	371
”	XXIII : Le chemin de fer « Québec Central »	385
	Conclusion	397
	Illustrations en hors-texte	après p. 400
	Appendice : Trajet de Québec à Brunswick, Maine	401-402
	INDEX	403-413



*Société de
Généalogie de
Drummondville*

545, rue des Écoles
DRUMMONDVILLE, QC J2B 1J6

*Achévé d'imprimer le 20 août 1974
sur les presses de l'Imprimerie Laflamme, Ltée,
à Québec*

© Tous droits réservés, Ottawa, 1974
Dépôt légal : Bibliothèque Nationale du Québec
troisième trimestre 1974