

Larman 9-74

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

32304

CHAUDIÈRE KENNEBEC

grand chemin séculaire

Honorius Provost, M.A.

archiviste du Séminaire de Québec

Cédé par



*Société de
Généalogie de
Drummondville*

545, rue des Écoles
DRUMMONDVILLE, QC J2B 1J6



Éditions Garneau
47, rue Buade
Québec

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

Données du catalogage à la source
de la Centrale des Bibliothèques

Entrée principale à l'auteur :
Provost, Honorius

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

Cote Dewey : 971.471
P969c

Cote du Congrès : F
5448

CB : 74-6923

Don de



Fondation Raymond-Beaudet



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

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

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

H. P.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

(dans les pages préliminaires)

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

(à la fin du volume)

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

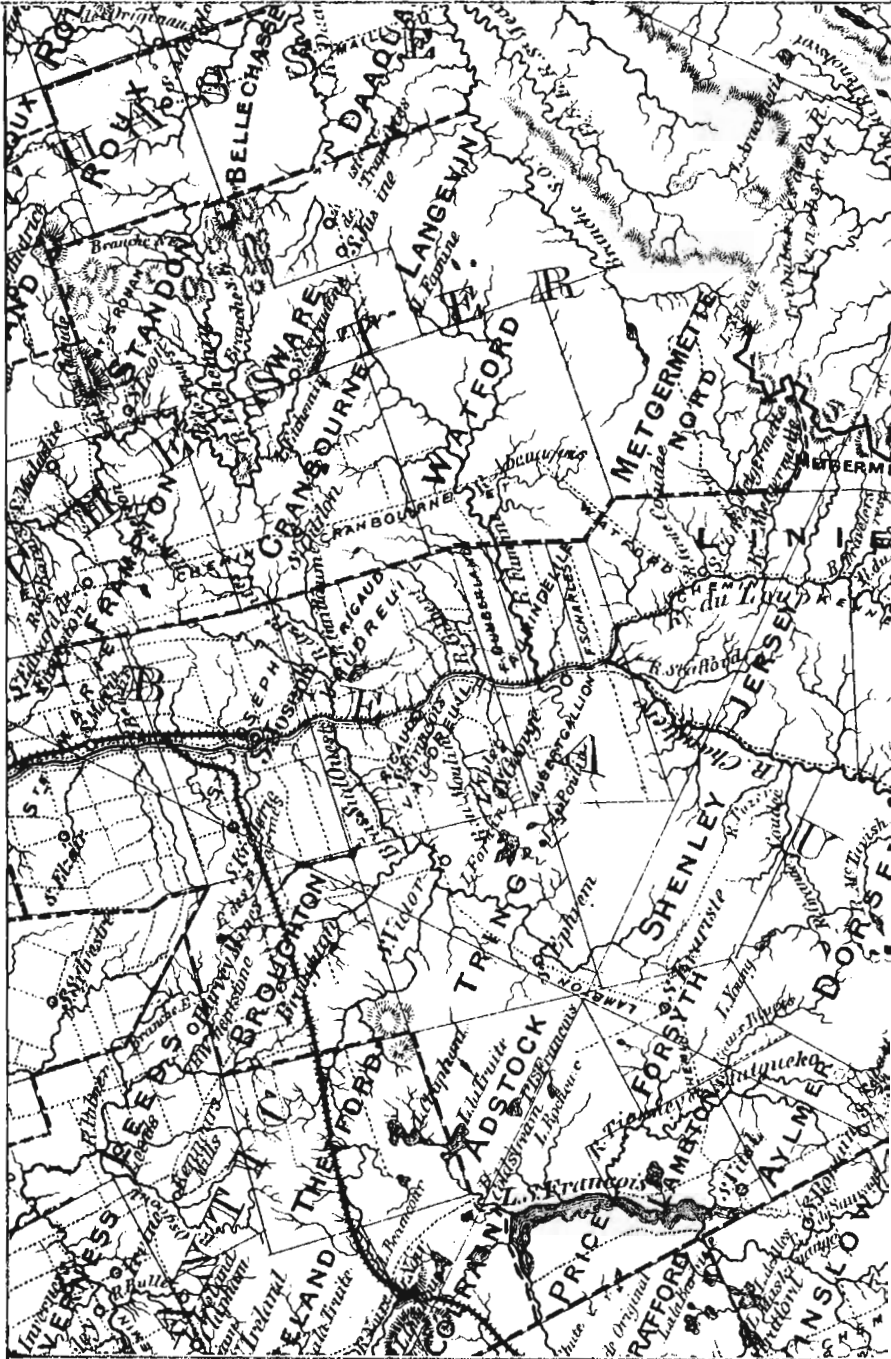


TABLE DES ABBRÉVIATIONS

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

AVANT-PROPOS

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

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

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

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

TABLE DES ABRÉVIATIONS

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

BIBLIOGRAPHIE

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

Sources manuscrites

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

Documents officiels

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

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

Publications de documents

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

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

Études et Récits

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

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

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

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

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

Journaux et périodiques

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

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

PREMIÈRE PARTIE

LES RIVIÈRES

CHAPITRE I

GÉOGRAPHIE DE TROIS RIVIÈRES

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

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

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

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

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

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

La rivière Kennebec

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La rivière Penobscot

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

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

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

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

La rivière Chaudière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Formation éloignée

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

CHAPITRE II

PARTICULARITÉS DE LA CHAUDIÈRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

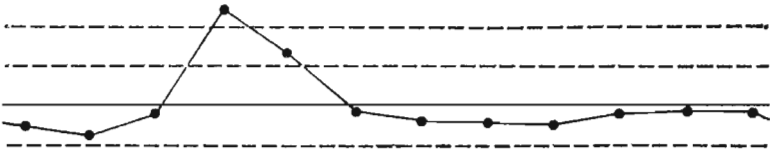
Régime et lit de la Chaudière

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Avantages géographiques

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

CHAPITRE III

PREMIÈRES RECONNAISSANCES PAR DES EUROPÉENS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

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

CHAPITRE IV

LES ABÉNAQUIS ET LEURS MISSIONNAIRES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par commandement de Monsieur le Gouverneur

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

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

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

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

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

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

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

arrivaient une trentaine. On leur signifia de ne plus revenir, sinon leurs marchandises seraient confisquées. Ils repartirent tout de même avec vingt paquets de castor ; autant de perdu pour les marchands du Canada. Ils avaient apporté des lettres des Anglais, preuve que les relations diplomatiques étaient entretenues par cette voie ¹⁸.

C'est le gouverneur de Boston, John Winthrop, dont la juridiction s'étendait sur une partie du Maine, qui avait répondu à la première mission, semi-officielle, de 1646. Dès 1647, profitant sans doute du retour du Père Druillettes de sa mission, il avait écrit au gouverneur de la Nouvelle-France à Québec ¹⁹. Winthrop était mort par la suite, en février ou mars 1649 ; mais son fils, un des principaux magistrats du Connecticut, nourrissait les mêmes dispositions favorables. Les Capucins de Pentagouët eux-mêmes, sous la direction d'un nouveau supérieur, le Père Cosme de Mante, entendirent les objurgations des Abénaquis et, revenant sur leur prétention, remirent aux Jésuites la liberté d'action sur la rivière Kennebec ²⁰.

Tant et si bien que le Père Druillettes put repartir pour sa mission de l'Assomption, le premier septembre 1650. Cette fois, il n'était pas seul de français, puisque Jean Guérin, un « donné » des Jésuites, l'accompagnait ²¹. Il avait aussi avec lui le chef de la bourgade chrétienne de Sillery, Noël Negabamat. L'équipe constituait une véritable ambassade. On avait des passeports du gouverneur d'Ailleboust, des lettres de créance pour les gouverneurs et magistrats de toute la Nouvelle-Angleterre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

¹ Volume I, pages XXIII et 3.

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

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

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

CHAPITRE V

LE SENTIER DE LA GUERRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

CHAPITRE VI

PAR VOIE D'OCCUPATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par contre, voici le point de vue de l'historien Thomas Hutchinson, à son tour gouverneur du Massachusetts, sur les prétentions passablement utopiques de son prédécesseur. Son récit débute au printemps de 1754, avec la session de l'Assemblée à laquelle Shirley avait exposé ses plans, et il le coiffe de cette introduction sentencieuse¹² : « Une rumeur parfois s'accrédite parce que son objet, dans sa nature, est vraisemblable. Sur la rumeur voulant qu'il y eût un établissement français entre les rivières Kennebec et Chaudière, on en a conclu arbitrairement que ce devait être une place très avantageuse pour un tel établissement, sans quoi une telle rumeur n'aurait pas pris naissance ». Autrement dit, il arrive qu'on prenne des rêves pour une réalité !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

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

CHAPITRE VII

LA GRANDE INVASION DE 1775

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Qu'il plaise à Votre Excellence,

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

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

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

Je suis avec beaucoup de respect...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

BIBLIOGRAPHIE SPÉCIALE

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

CHAPITRE VIII

PRISONNIERS, ESPIONS ET AVENTURIERS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Norridgewock, le 21 juin 1722

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

Le 22 juillet 1722

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

Le 3 septembre

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

Le 17 septembre

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

Le 28 septembre

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

Le 29 septembre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

CHAPITRE IX

NAVIGATION ET FLOTTAGE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Messieurs,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les conclusions de l'ingénieur militaire parurent assez péremptoires, pour la circonstance. Restait à payer la note. Il en avait coûté 239 louis, 14 chelins (\$958.80) pour les travaux du lieutenant Catty, jusqu'au 5 mars 1818 ⁶. Mais, n'empêche que, ce printemps-là, le premier avril, le parlement du Bas-Canada, en sanctionnant une loi pour autoriser François Verreault junior à construire un pont permanent près de l'église de Sainte-Marie, Nouvelle-Beauce, exigeait encore de lui qu'il y posât un pont-levis pour les vaisseaux, « dans le cas où la dite rivière Chaudière deviendrait ci-après naviguée par des bâtiments portant des mâts ». Et il devait laisser assez d'espace entre les piliers pour que les cageux de quarante pieds de largeur puissent passer ⁷.

Les rêves des hommes d'affaires québécois, temporairement dégonflés, reprirent cependant leur contenance, quand les *businessmen* américains, sur le versant opposé, conçurent un projet encore plus chimérique, celui d'enjamber les monts Appalaches par une voie navigable depuis l'océan Atlantique jusqu'à Québec. Il y avait même concurrence, d'après un auteur contemporain ⁸, entre deux tracés différents.

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

L'autre projet originait du Maine ; il paraît y avoir eu longtemps rivalité entre les deux états voisins. Le premier signalement que nous en ayons trouvé, c'est une lettre du sénateur John Holmes, d'Alfred, Maine, au Secrétaire provincial du Bas-Canada, datée du 8 mai 1825 ⁹. Parlant au nom de ses concitoyens, le sénateur avançait l'idée qu'un canal, entre les deux importantes rivières Chaudière et Kennebec, serait d'un grand profit pour les deux versants. Il posait la question en toute simplicité, ne connaissant pas les vues du gouvernement canadien et se demandant

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

☆ ☆ ☆

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

DEUXIÈME PARTIE

LA ROUTE

CHAPITRE X

UN GRAND PROJET QUI RESTE EN PANNE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

CHAPITRE XI

LE GRAND CHEMIN DE LA BEAUCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mon général,

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

F. Théodore, r.m.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

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

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

CHAPITRE XII

LA ROUTE INTERNATIONALE EN PERSPECTIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le chef de l'expédition, John Merrick, né à Londres le 27 août 1766, avait émigré directement à Hallowell, aussitôt après son mariage, en avril 1798. Il était vite devenu un notable dans sa patrie d'adoption. On a dit de lui, après sa mort, à 95 ans, le 22 octobre 1861 : « Though he was not a native of Maine, or of America, few men have been so long, so intimately or so efficiently connected with the interests and history of their adopted state »²².

Cependant, de ce voyage pour fixer la route de Kennebec vers le Canada, le journal a été perdu, paraît-il ; et le plan ou rapport qu'on devait remettre au Gouverneur en conseil n'a pu être obtenu des archives de Boston. Heureusement, comme Merrick avait été un membre fondateur de la Maine Historical Society, en 1821, on trouve son éloge funèbre dans les procédés de la Société, l'année suivant sa mort. Et l'apologiste, avec les témoignages qu'il a pu recueillir, a reconstitué assez bien la randonnée de 1810. Nous résumons donc les cinq pages de texte qu'on lui a consacrées²³. Bien des incidents manquent au récit, même les dates de départ et d'arrivée.

Quand l'expédition eut atteint la frontière du Canada, ayant exécuté sa mission, les deux autres commissaires, l'arpenteur et les assistants, avec les provisions, rebroussèrent chemin aussitôt, laissant John Merrick, son secrétaire et le guide indien se rendre à Québec, avec quelques victuailles ; et on les assura qu'on leur en laisserait en dépôts sur le chemin, pour le retour.

Merrick avait reçu une lettre d'introduction au gouverneur James Craig, par un nommé R. H. Gardiner, une ancienne connaissance. Pour cette raison, il fut gentiment accueilli à Québec, invité même par le Gouverneur à un dîner et à une chevauchée avec des dames de la *haute*, aux chutes Montmorency, ce qui le jeta dans l'embarras, à cause de l'état pitoyable de ses vêtements.

Ayant fait valoir l'objectif de sa mission et réglé ses affaires, Merrick repartit avec ses deux comparses au bout d'une semaine. À leur grande consternation, ils découvrirent que les autres commissaires ne leur avaient rien laissé comme provisions, malgré leur promesse. C'était là mesquinerie de l'un d'eux, prétendant qu'ils ne pouvaient exposer à la perte ce qui était la propriété

de l'état. Or, leurs victimes n'avaient, à trois, que quelques biscuits à soupe et un peu de fèves, cela pour plusieurs jours de pénible trajet. Ce que voyant, le guide indien, plus libéral que l'américain en question, refusa sa part et dit aux autres : « Non, non ! Donnez-moi simplement un hameçon ; moi, sauvage ! » Et il prit son bord, dans la forêt. Merrick termina tout de même en bonne forme son long voyage. Il y avait consacré six semaines, couchant à la belle étoile vingt-et-une nuits, dont dix-sept avec de la pluie. Il reçut comme dédommagement, en salaire et frais de voyage, ainsi que ceux de ses compagnons, l'énorme allocation de \$700.

Il avait été le premier personnage officiel à inspecter et marquer sur le sol le trajet dont on rêvait depuis longtemps et que les autres explorateurs s'étaient contentés de marquer approximativement sur des cartes, en circulant par les voies d'eau traditionnelles. Ce mérite n'était pas mince. Encore ne put-il en jouir que longtemps après. Et, lorsque la route proposée sera enfin un fait accompli, il se trouvera quelqu'un pour lui attribuer une part du crédit. En 1833, un voyageur anglais, venant à passer par là et publiant ensuite une carte en rapport avec son voyage : « Map of the British North American Provinces and adjoining states », donnera le nom de « Merrick's Road » à la section américaine de la route Chaudière-Kennebec²⁴. Un peu plus tard, après le règlement du conflit de la frontière entre Québec et le Maine, un des commissaires, A. Wells, signalera sur sa carte un endroit dénommé « Merrick's Post », situé dans les sources de la rivière Penobscot²⁵.

Ce qui devait empêcher l'exploration de Merrick de mûrir son fruit, ce fut, bien sûr, peu après, la guerre intempestive de 1812-1815 entre le Canada et les États-Unis. Mais, de façon plus immédiate, ce fut une autre entreprise de chemin, dont l'administration du Bas-Canada faisait justement les frais, en 1810, et dont le gouverneur James Craig lui-même s'était constitué le promoteur ; il s'agissait du « chemin de Craig ».

Cette fois, l'objectif n'était plus surtout de percer la frontière américaine par une route, dont le bénéfice du côté canadien restait problématique, mais de rejoindre et de rapprocher de Québec les nouveaux colons, loyalistes pour la plupart, établis

dans les cantons frontaliers. Même s'ils avaient un débouché rudimentaire jusqu'au Saint-Laurent par une route le long de la rivière Saint-François, ce long périple les retenait isolés pratiquement de la ville de Québec, et celle-ci ne pouvait bénéficier de leurs productions agricoles, alors que l'alimentation était rare et coûteuse, paraît-il, dans la région.

Il s'agissait donc d'ouvrir un chemin de raccourci et le tracé le plus commode, dans le temps, parut être celui qu'avait marqué l'arpenteur Joseph Kilborne, aux frais de Joseph Frobisher, le chef des associés du canton d'Ireland. Craig voulut le parfaire et le rendre carrossable. *La Gazette de Québec* du jeudi, 2 août 1810, annonçait la nouvelle ²⁶ :

Mardi dernier au matin, des parties des différents Régiments de cette garnison, au nombre d'environ 200 hommes, sont traversés la Rivière (i.e. le Saint-Laurent) afin d'aller ouvrir un chemin depuis St-Gilles à travers les townships de Leeds, Inverness, [Ireland], Halifax, Chester et Tingwick jusqu'à Shipton sur la rivière Saint-François. Le chemin à Shipton communique avec d'autres chemins vers les États-Unis, et nous apprenons que par cette route le voyage à Boston sera fait en bien moins de temps qu'auparavant. Ce chemin donnera aussi aux établissements sur la rivière St-François et dans les townships voisins une communication aisée avec le marché de Québec.

C'étaient 75 milles de chemin, depuis Lévis, en face de Québec, ou 60 milles depuis les derniers défrichements dans Saint-Gilles. Le chemin se construisit avec un bel entrain, terminé avant le 1er novembre 1810. Dès l'automne, il y passa des centaines de bestiaux à boucherie. Le 14 janvier suivant, un hôtelier entreprenant de Québec, Josiah Stiles, lançait un service de diligence, en cariole, une fois par semaine. C'était la première liaison officielle en voiture entre Québec et Boston, 270 milles. Elle ne put fonctionner que jusqu'à la fonte des neiges, au printemps de 1811. Ensuite le dégel rendit le chemin de Craig impraticable pour les voitures à roues et des arbres tombés obstruèrent bientôt complètement la circulation.

Stiles, voulant reprendre son service, l'hiver suivant, demanda en vain l'aide de la Législature pour faire nettoyer le chemin ²⁷. Mais ni les autorités ni encore moins les particuliers ne s'en préoccupaient. En 1817, aucun travail sérieux de répa-

ration n'avait été fait, à ce qu'il semble²⁸. Les habitants de Compton, Stanstead et autres cantons de l'Est s'adressaient au gouvernement, le 5 juillet de la même année, pour obtenir un autre chemin vers Québec, parce qu'ils étaient alors obligés de porter leurs produits à une distance deux fois plus grande, aux ports américains²⁹. Plus tard, on soulignera cette lacune du chemin de Craig³⁰ : « It was afterwards neglected ; and the road became so much overgrown, that it would have required clearing again to be useful ». En somme, ce chemin n'avait guère répondu à l'attente, peut-être présomptueuse, qu'on avait fondée sur lui. Mais, lors de sa construction, il avait temporairement détourné l'attention de la liaison Chaudière-Kennebec.

RÉFÉRENCES

- 1 Thomas Pownall : *A topographical description of such parts of North America* . . . London, 1776, p. 23.
- 2 *Documentary history of the State of Maine*, vol. XIII, page 390.
- 3 *Sprague's Journal of Maine History*, Dover-Foxcroft, vol. XIV, no 2, April-June 1926, pp. 63-89.
- 4 Massachusetts Archives, Boston, vol. 243, fol. 85-95.
- 5 Archives publiques du Canada, Série S, *Roads and Bridges*.
- 6 *Ibidem*, Land Petitions.
- 7 Archives du Séminaire de Québec, livre c-35.
- 8 Archives publiques du Canada, Série B, vol. 26, p. 54.
- 9 À moins qu'il en ait fait deux rédactions, l'original serait à la fois au British Museum (Haldimand Paper, Add. MSS, 21,686, pp. 47-54) et aux Archives de Washington (*National Archives Accessions*, no 35, accession no 2907). Les Archives publiques du Canada en ont une transcription. Et l'on doit ajouter que ce journal particulier, faisant partie d'un plus étendu, a été publié par Frank H. Norton : *Journal kept by Hugh Finlay . . . during his survey of the Post Offices*, Brooklyn, 1867, pp. 3-13.
- 10 *American Archives* (Peter Force, ed.), Fourth Series, vol. III, 1775, col. 1084.
- 11 *Ibidem*, col. 1353.
- 12 Archevêché de Québec, cartable Sainte-Marie I. Le terme de « bostonnais », datant de l'invasion de 1775, était encore en usage dans la région et n'avait pas encore été supplanté par celui d'Américains.
- 13 APC. « Plan of Part of the Province of Lower Canada [. . .] compiled [. . .] in the latter part of the year 1794 & early part of the year 1795,

- by Mess.rs Samuel Gale & John B. Duberger »... Original : 4 milles au pouce, 111 x 44. Aussi reproduction lithographique, à dimension réduite dans *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818*, Ottawa, 1915 (à la fin).
- 14 John C. Ogden, *A tour through Upper and Lower Canada*, Wilmington, 1800.
- 15 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 16 Joseph Bouchette, *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815, *passim*.
- 17 *Ibidem*, page 595.
- 18 Archives de la fabrique de Sainte-Marie, Papiers Villade.
- 19 Edward Augustus Kendall, *Travels through the Northern Parts of the United States in the years 1807 and 1808*, 3 vol., New York, 1809 ; vol. III, pp. 46ss.
- 20 *Resolves of the General Court of the Commonwealth of Massachusetts, 1806-1810*, p. 448.
- 21 James William North, *History of Augusta*, Augusta, Maine, 1870 : pp. 402ss.
- 22 Richard Herndon, *Men of Progress, State of Maine*, Boston, 1897 : p. 523.
- 23 Maine Historical Society, *Collections*, Series I, vol. VII, pages 389-393 : « Notice of John Merrick », by Rev. Daniel R. Goodwin.
- 24 Adam Ferguson, *Practical notes made during a tour in Canada and a portion of United States*, London, 1834.
- 25 « Map of the Southern Boundary of the Province of Canada [...] settled conventionally with the United States by the Treaty of Washington in 1842 »...
- 26 Autres références pour l'histoire du chemin de Craig : Ivanhoé Caron, *La colonisation de la Province de Québec — Les Cantons de l'Est, 1791-1815*, Québec, 1927 : pp. 220-225 ; Joseph Bouchette, *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815 : page 591 ; *La Gazette de Québec*, 1er novembre et 31 décembre 1810, 10 janvier, 7 février, 21 mars 1811.
- 27 APC, Série S, Roads and Bridges, 8 novembre 1811.
- 28 Joseph Samson, *Sketches of Lower Canada [...] during a tour to Quebec, In the month of July, 1817*, New York, 1817, 302-XVI pages : p. 136.
- 29 APC, Série S, Roads and Bridges.
- 30 *The Northern Traveller and Northern Tour...*, Harper, New York, 1830 : p. 236.

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 commissionners 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 commissionners... 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 écrit ¹ : « 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 publique ². 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 r échapper 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 Kennebekers 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 thew would take 200 pounds and go on as before ; and the third day thew 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 1837 ¹⁷, 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 1850 ¹⁸.

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, £ 12.10.0 ¹⁹. À la session suivante, le 28 septembre 1842 ²⁰, 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 1849 ²¹ 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 Bussièrès. Mais peut-être avait-il encore un officier préventif à Armstrong. Bussièrès 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 Chaudière¹⁹. 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 1845²⁰ 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 1845²¹, 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-Henri²².

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 1847²³.

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 1864²⁶, 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 déambulatoire 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)

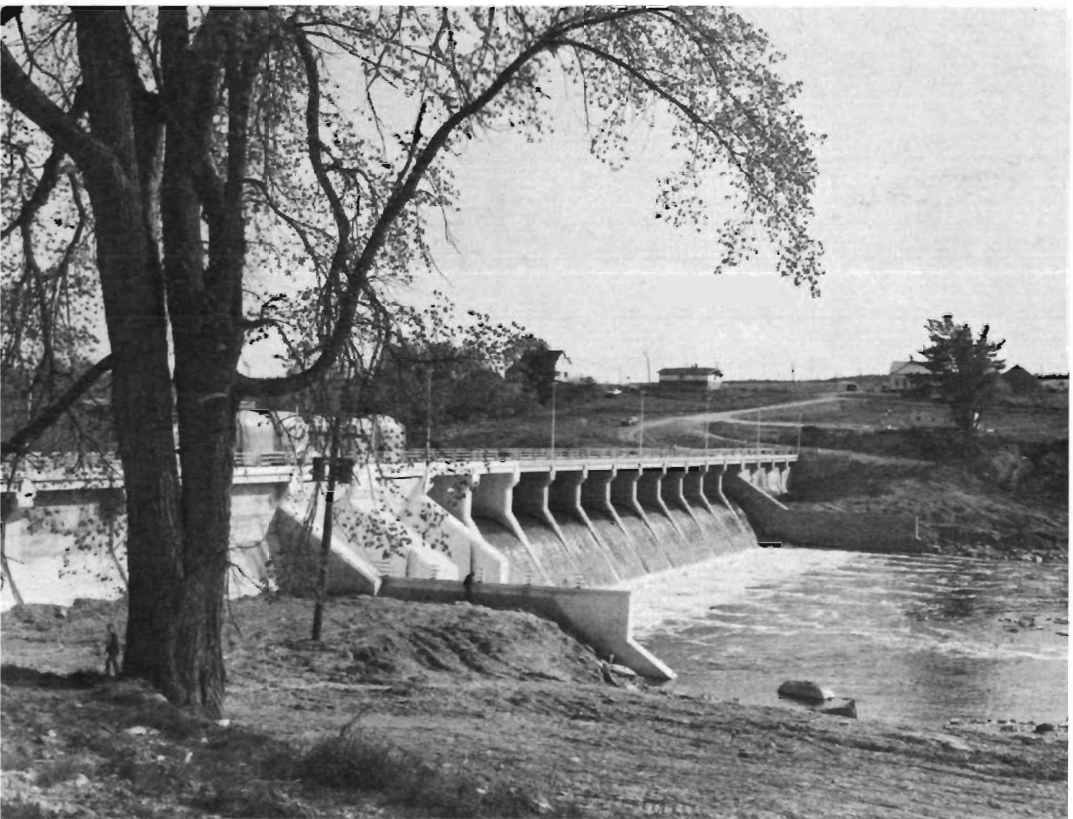


Planche 3

Barrage Sarigan (1967) à Saint-Georges

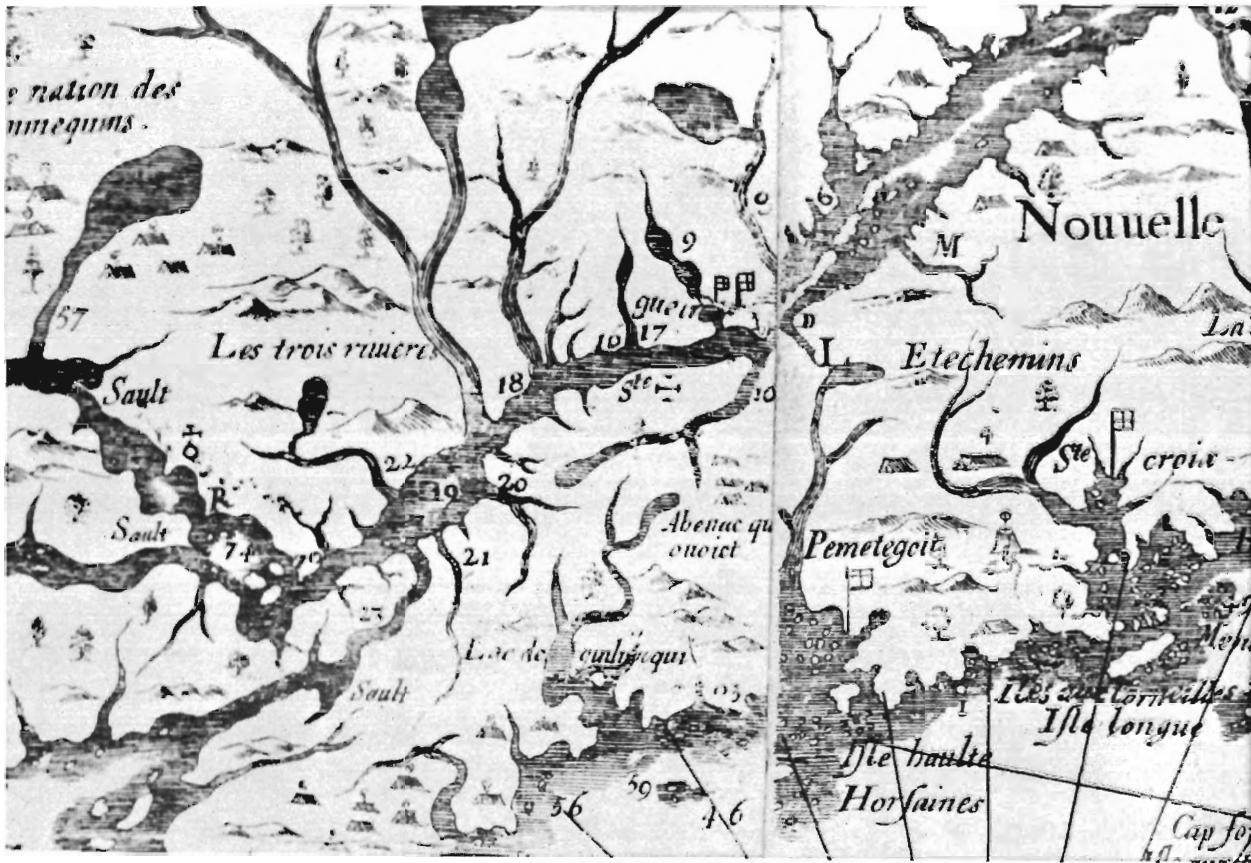


Planche 4

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 : Rivière « Jeannin » (Etechemin)

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

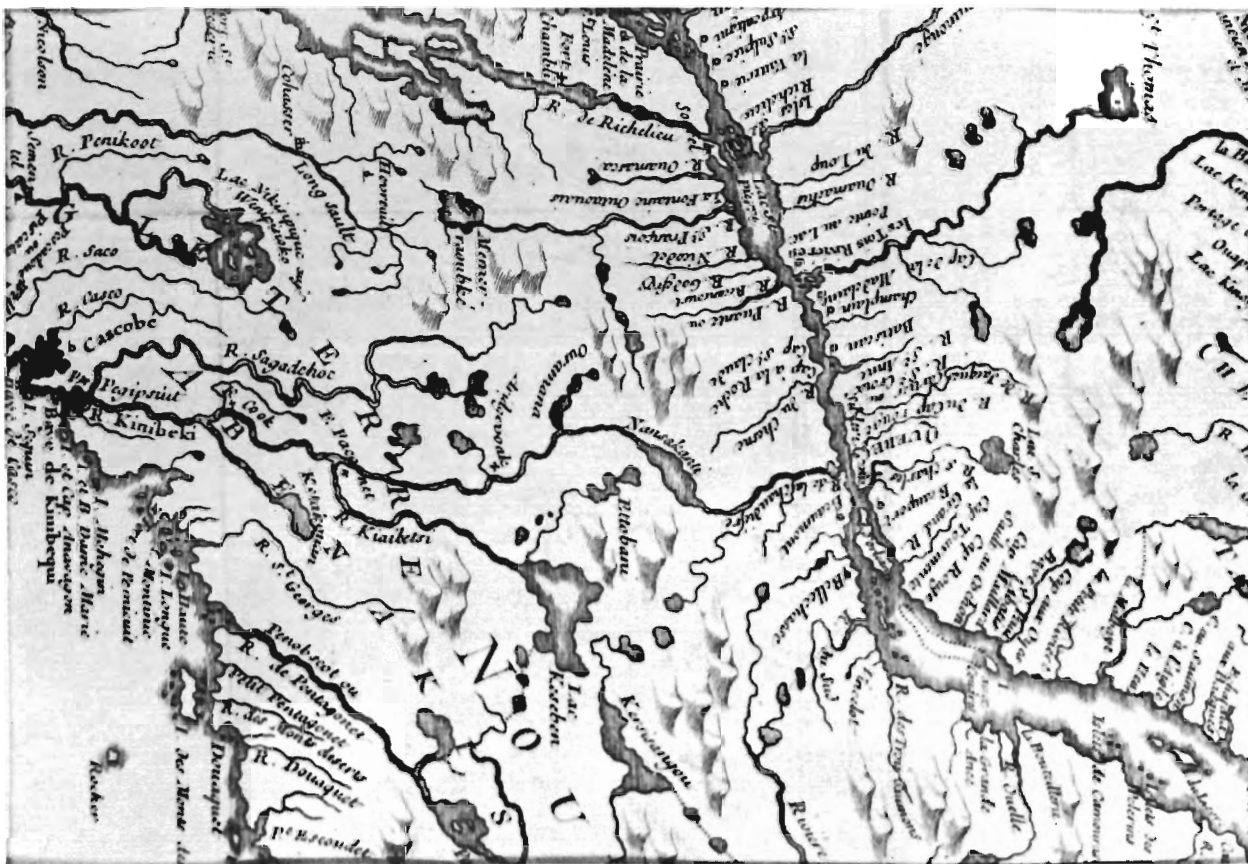
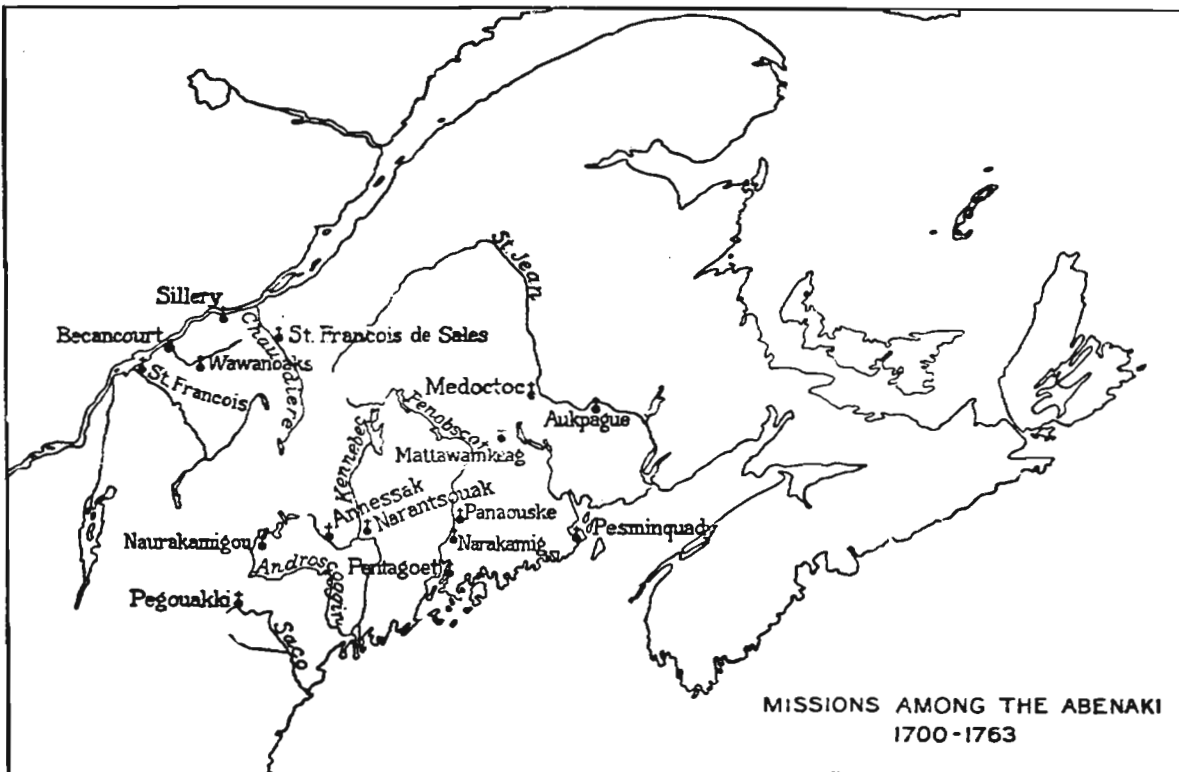


Planche 5

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 Abenakis



Planche 8

Cloche de la chapelle des Abénaquis à Narantsouac

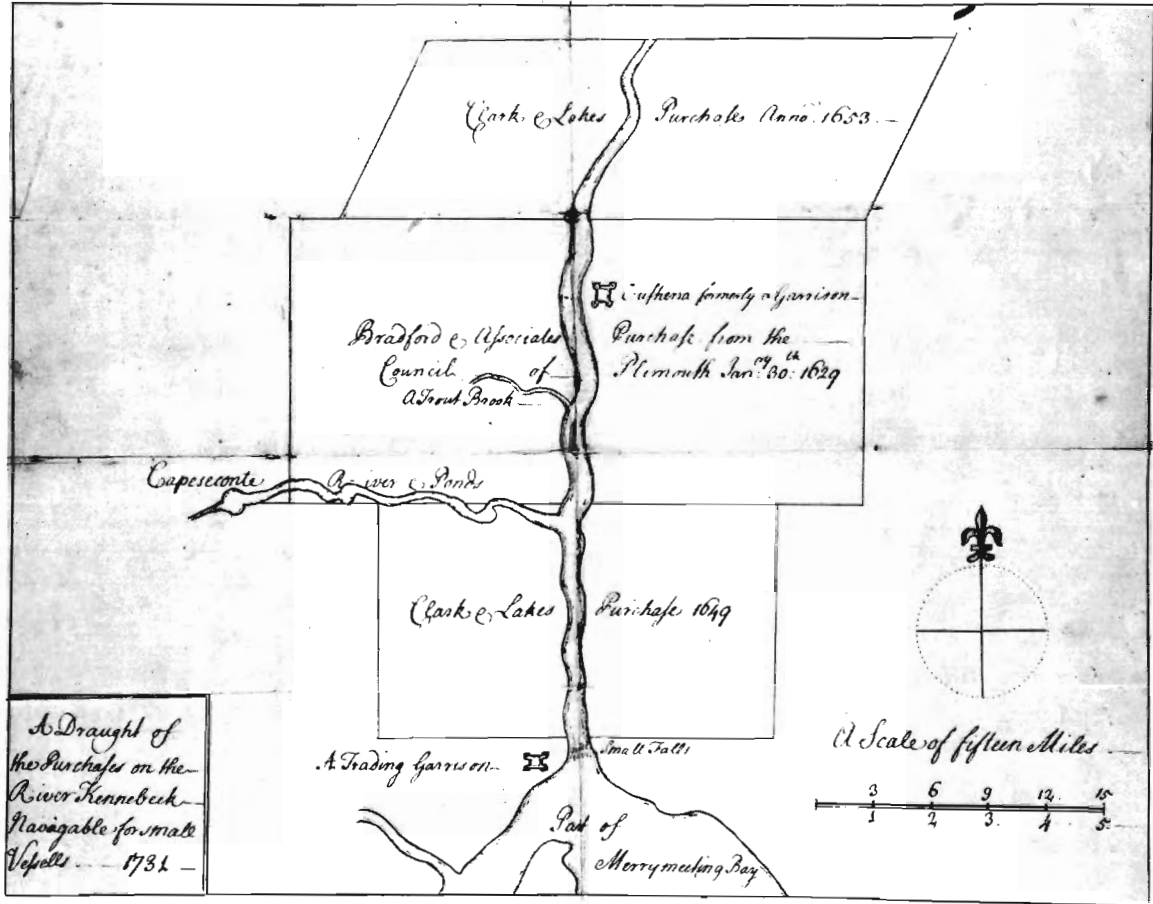
Malle du Père Sébastien Rase, tué par les Anglais à Norridgewock, le 23 août 1724.
(*Courtoisie de la Maine Historical Society, Portland*)



Planche 9

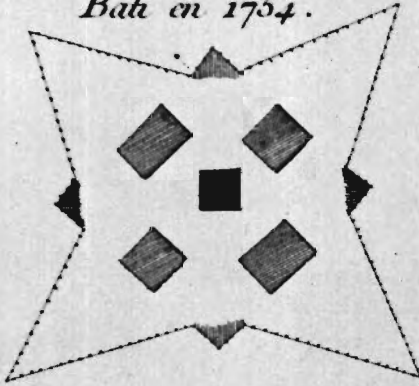
Monument du Père Rasle, s.j., près de Madison, Maine, en août 1971

(photo par l'auteur)

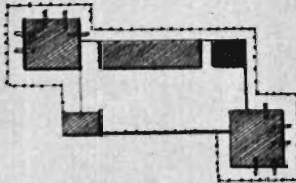


FORT HALIFAX

Bati en 1754.



FORT WESTERN en 1754.



FORT FRANCFORT en 1752.

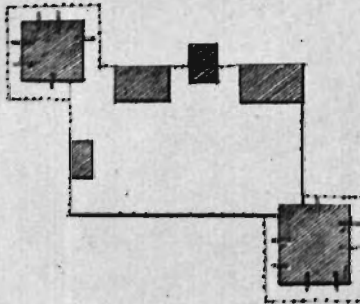
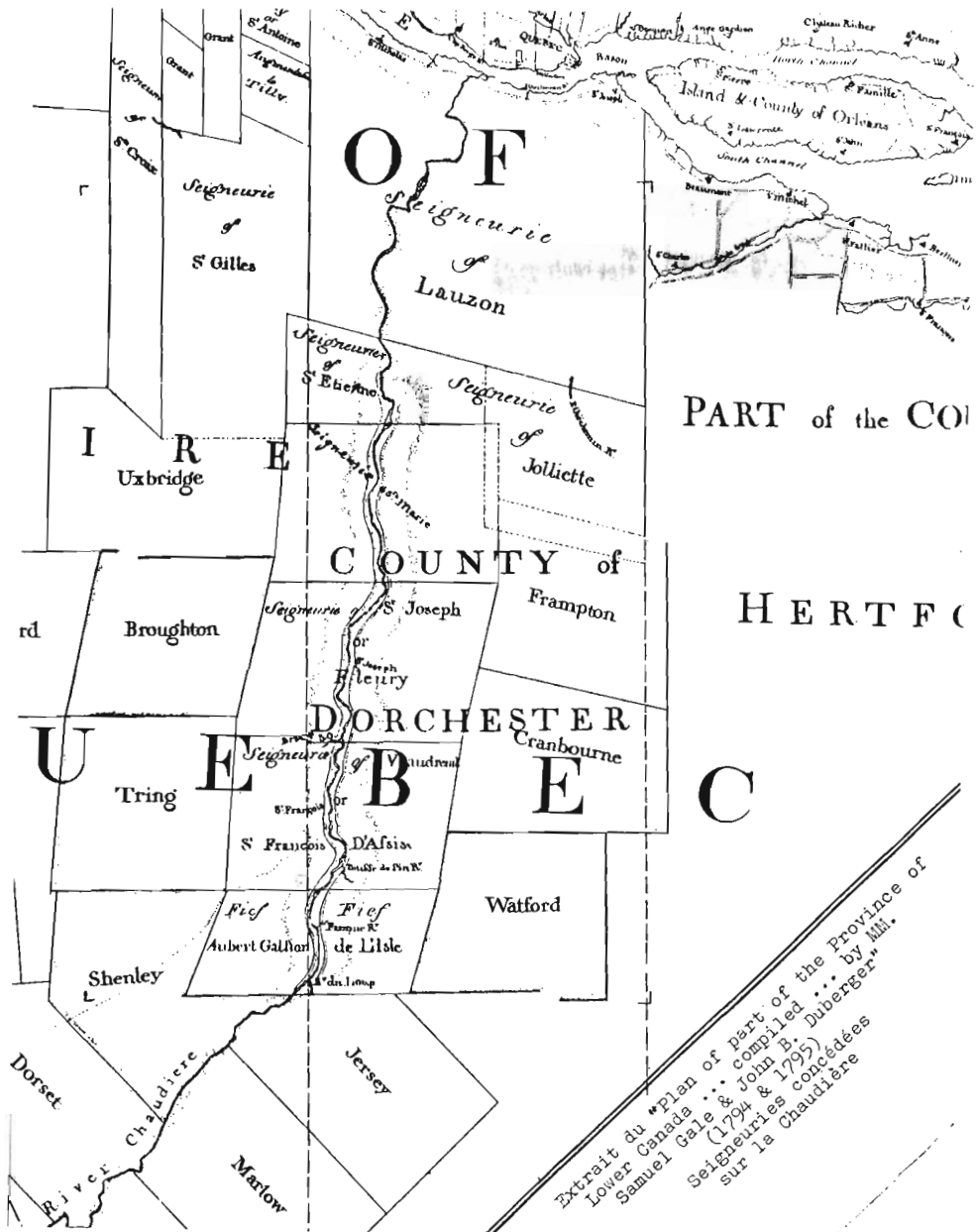


Planche 11

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

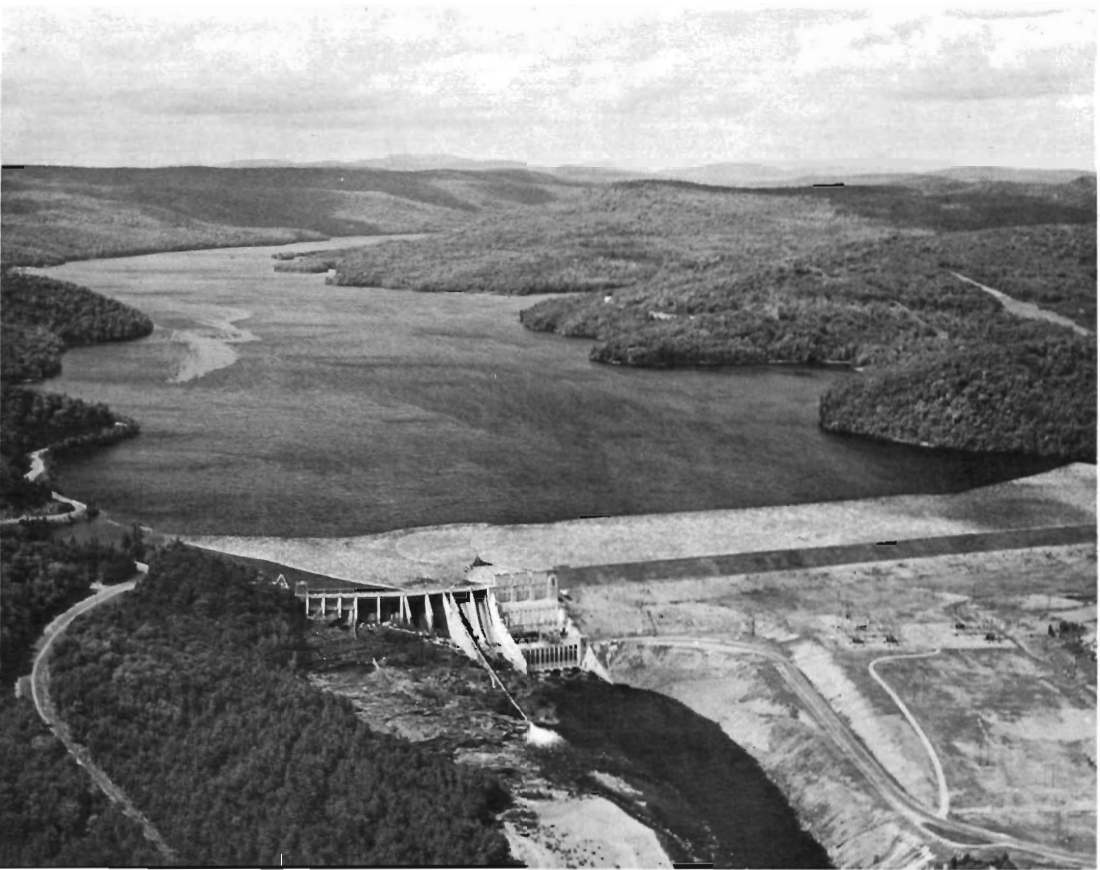


Planche 17

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

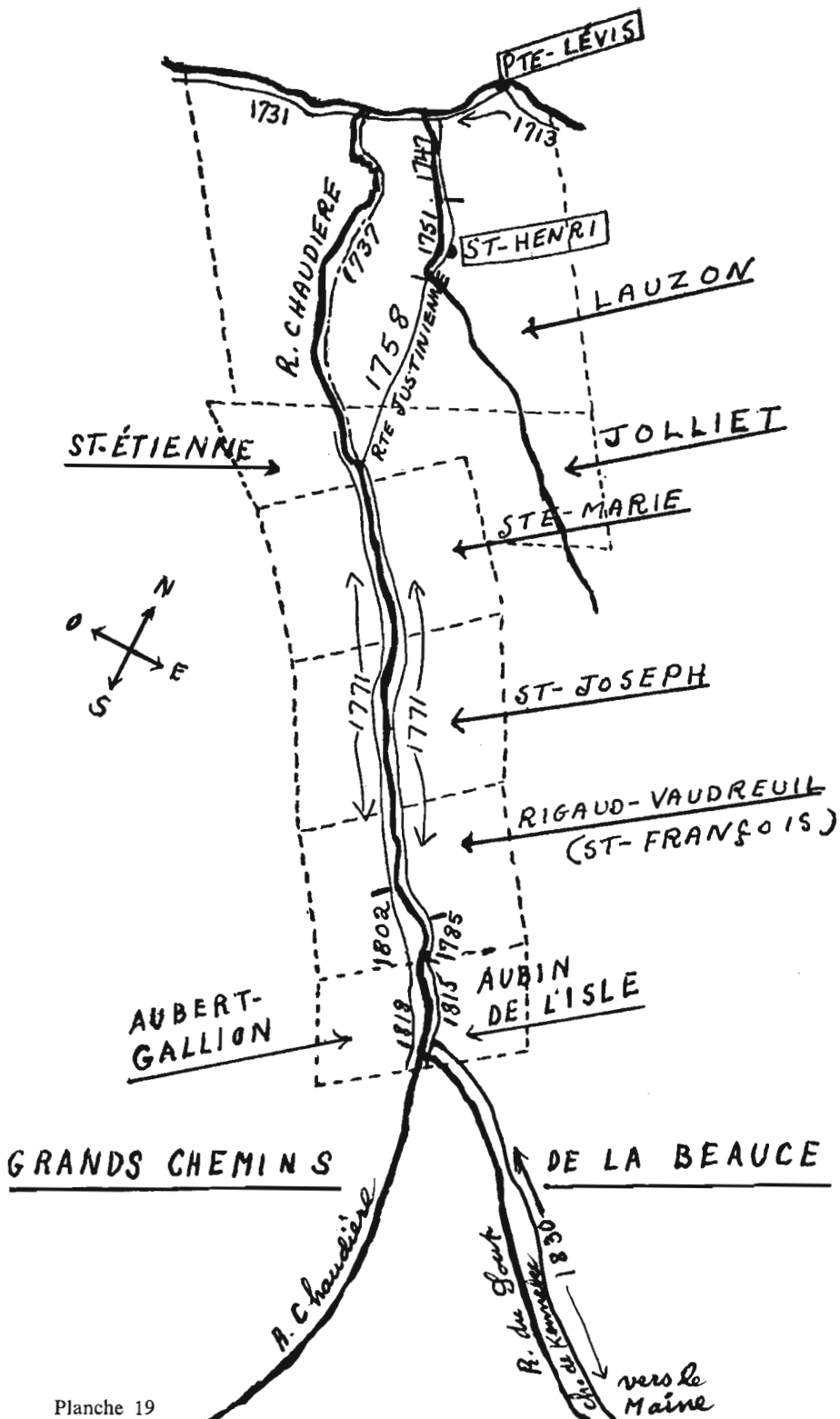


Planche 19

Le grand chemin de la Beauce

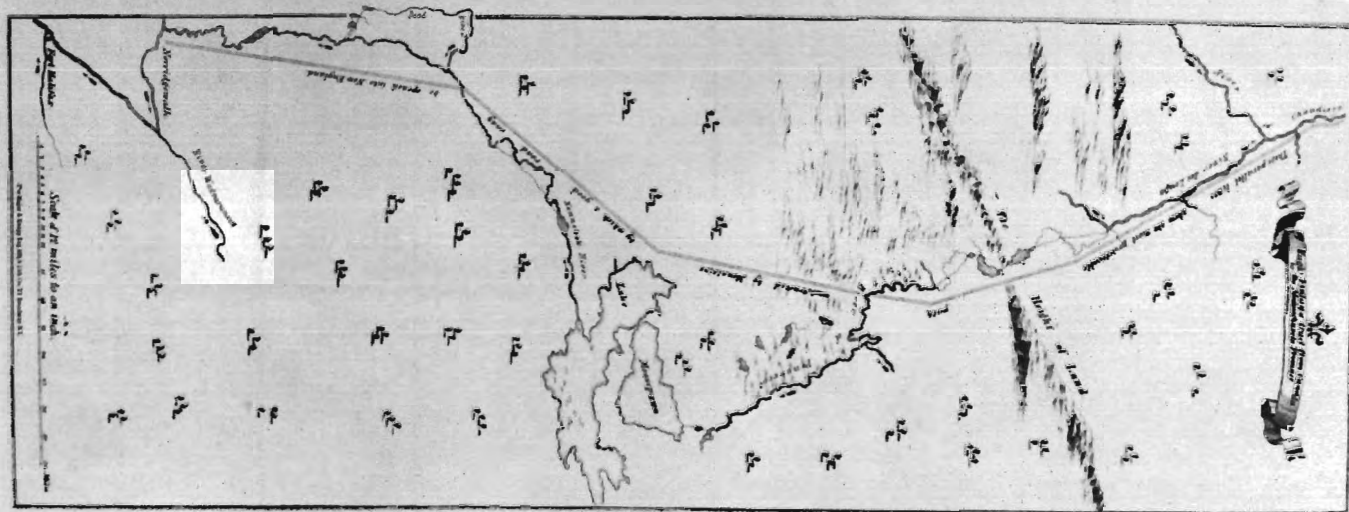


Planche 20

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

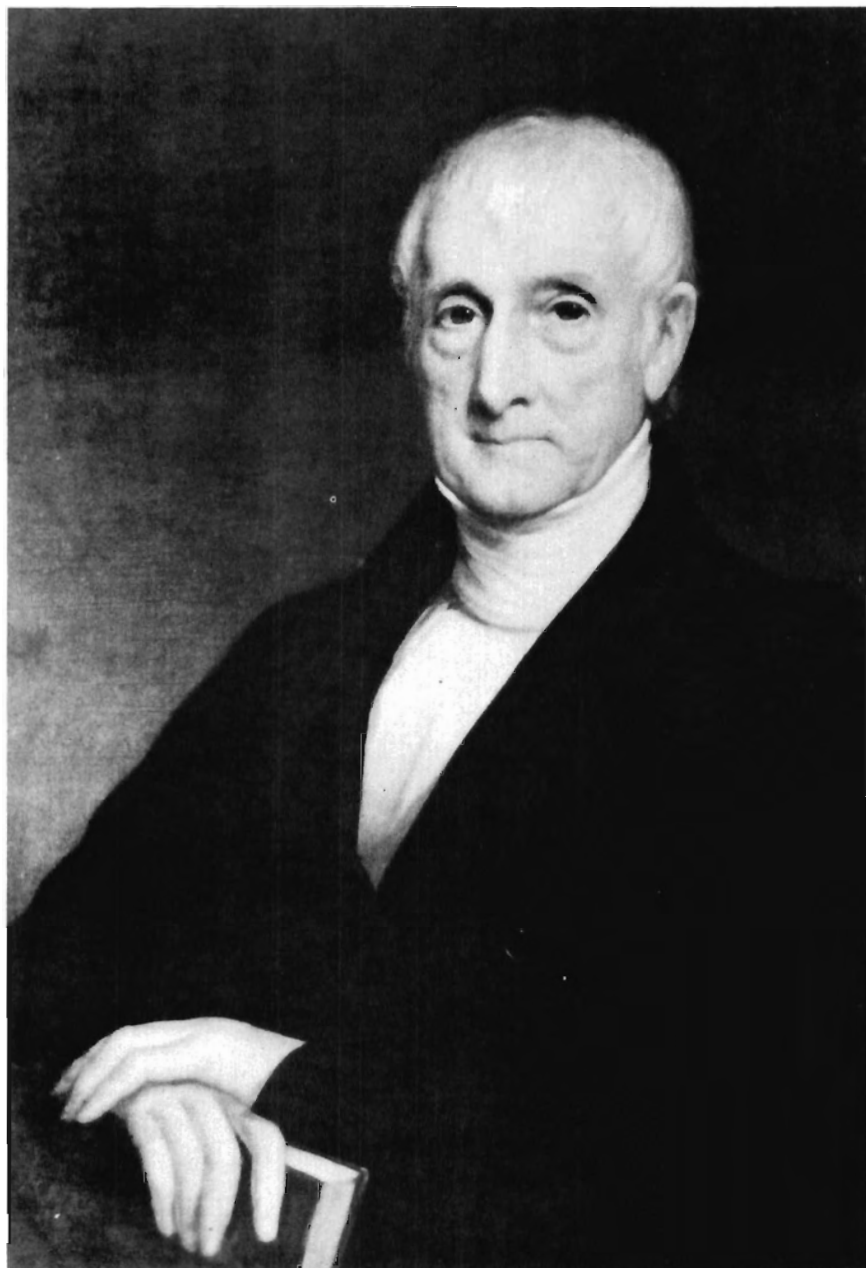


Planche 21

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

(courtoisie de la Maine Historical Society, à Portland)

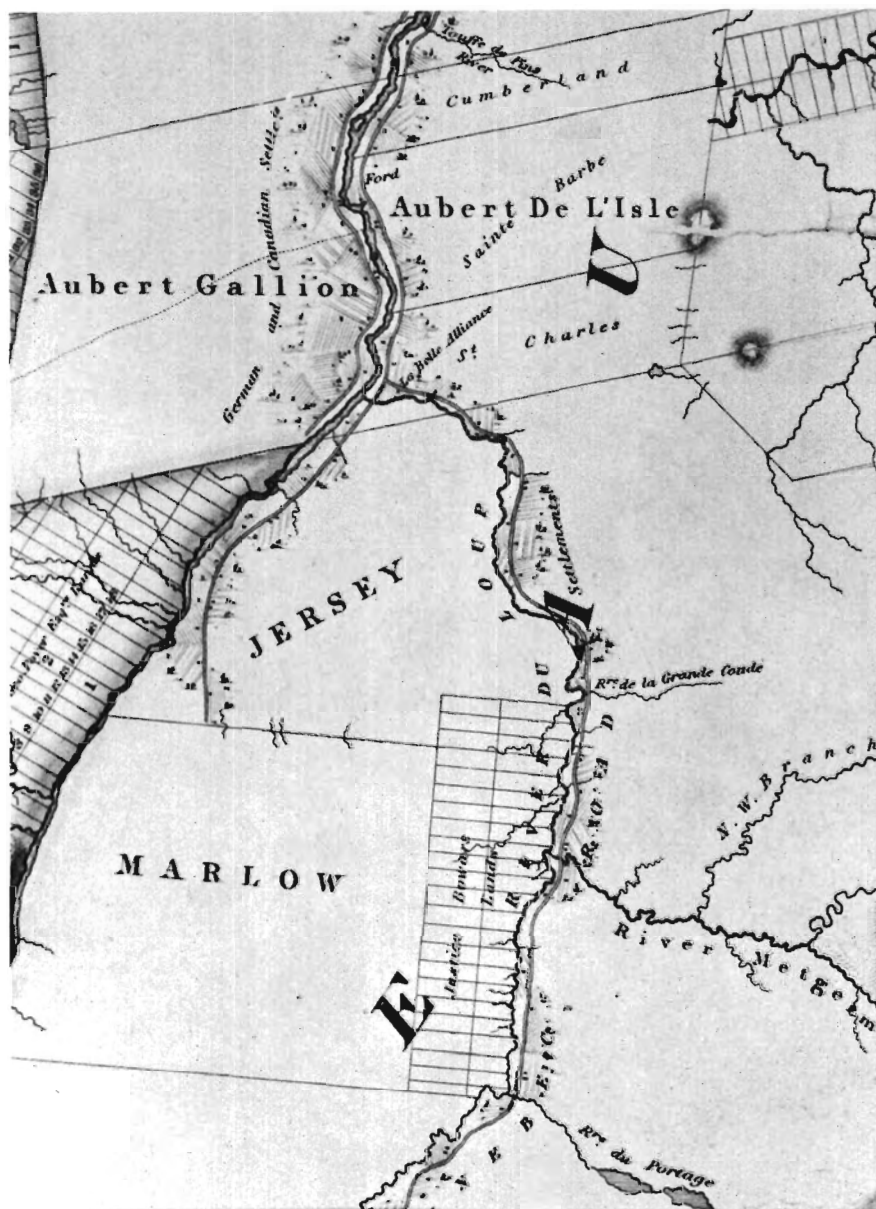


Planche 22

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 ».

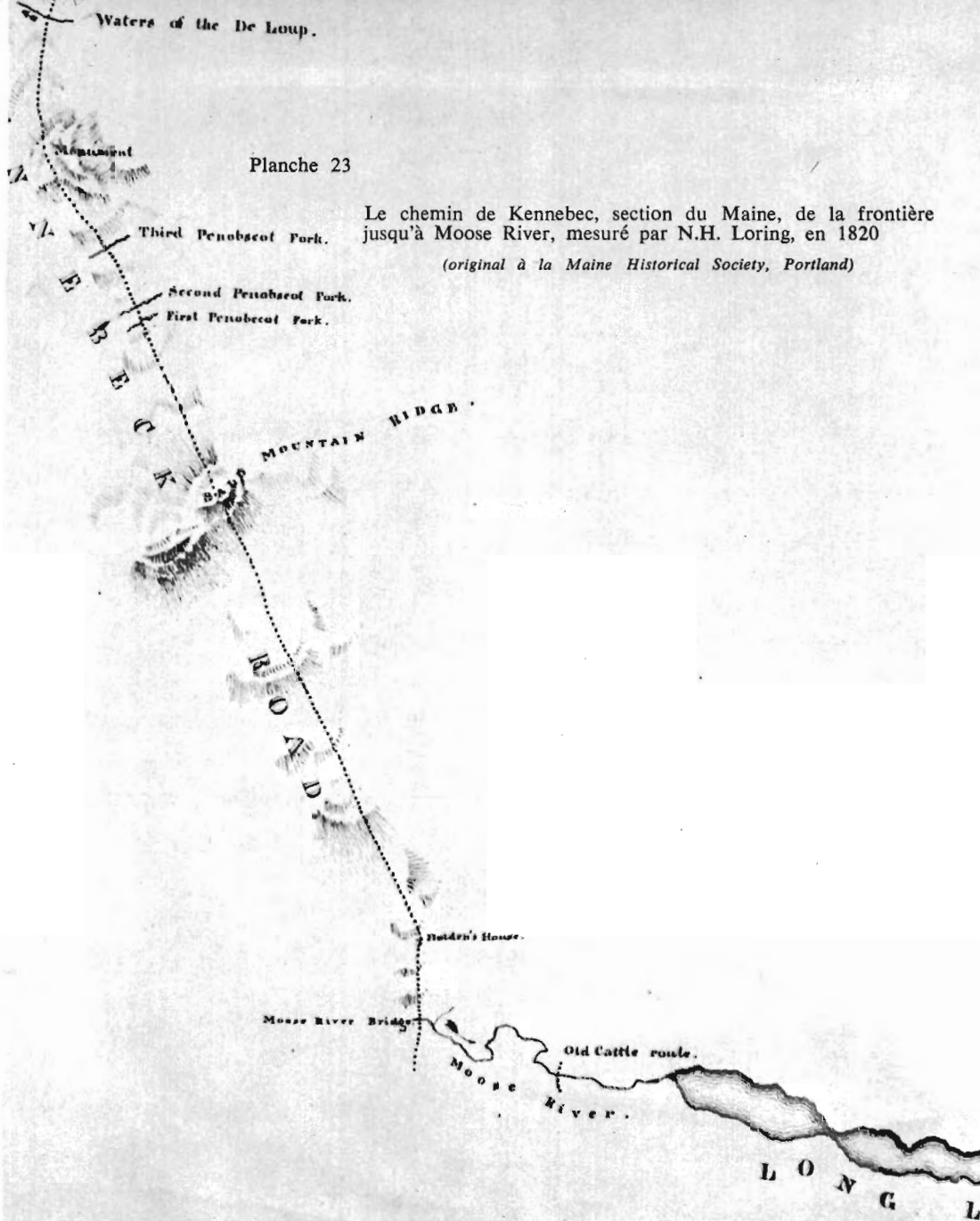
(photo Gilles Carpentier, juin 1972)

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)

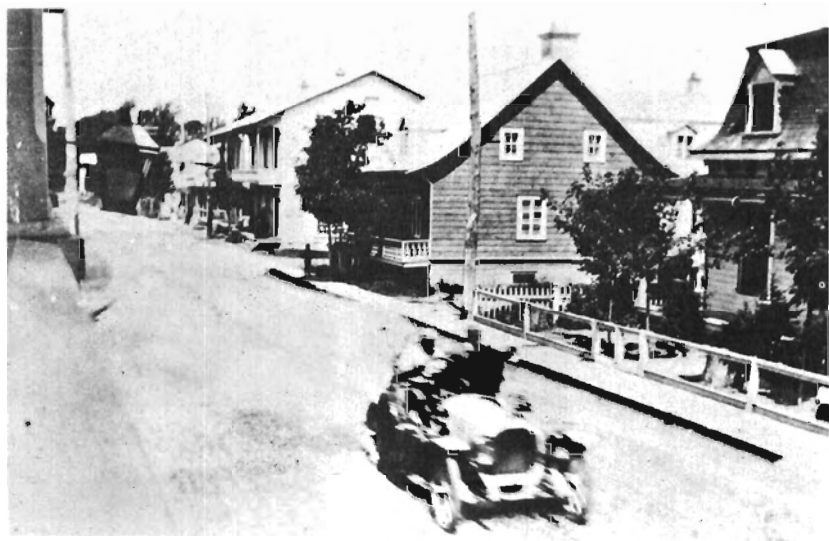


Planche 24

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*).

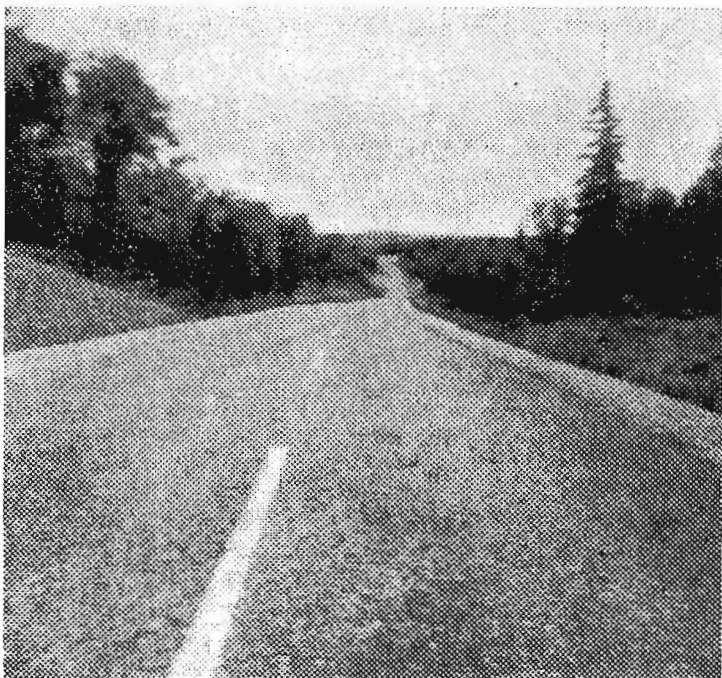


Planche 26

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

(d'après les clichés d'un journal)

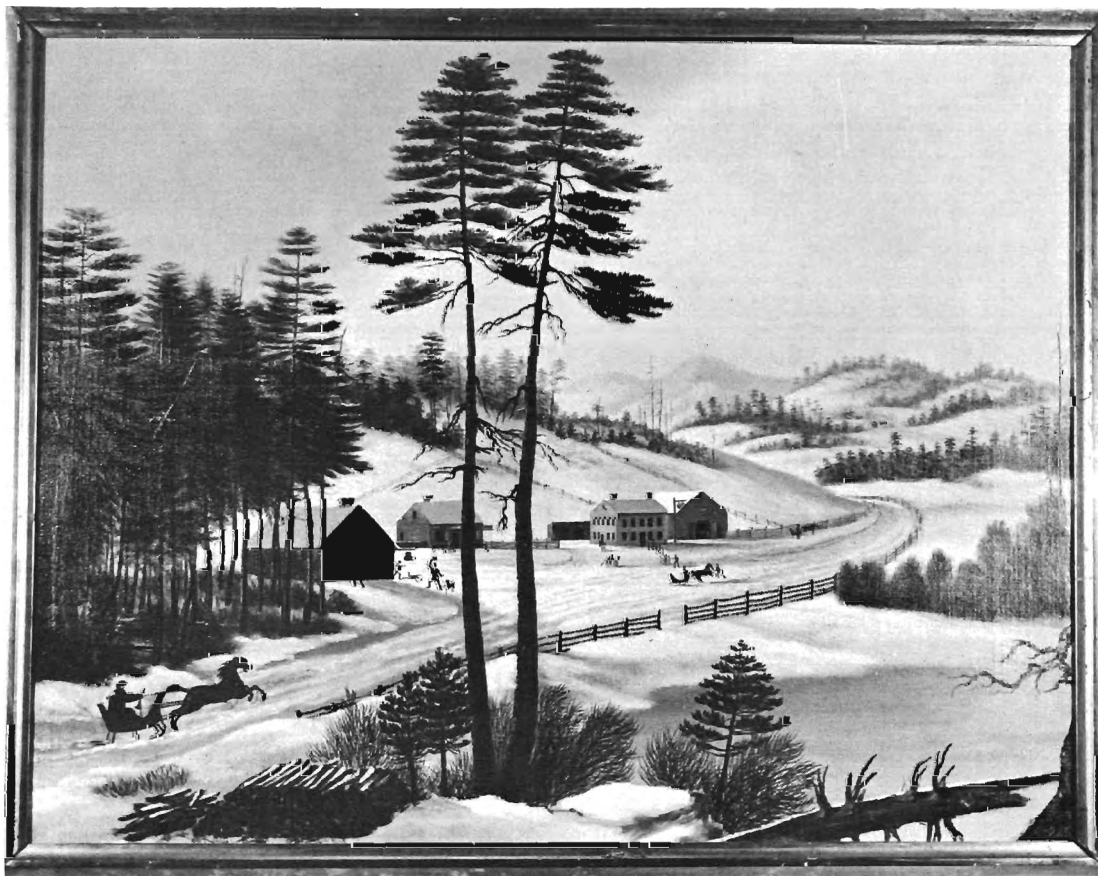


Planche 27

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.)

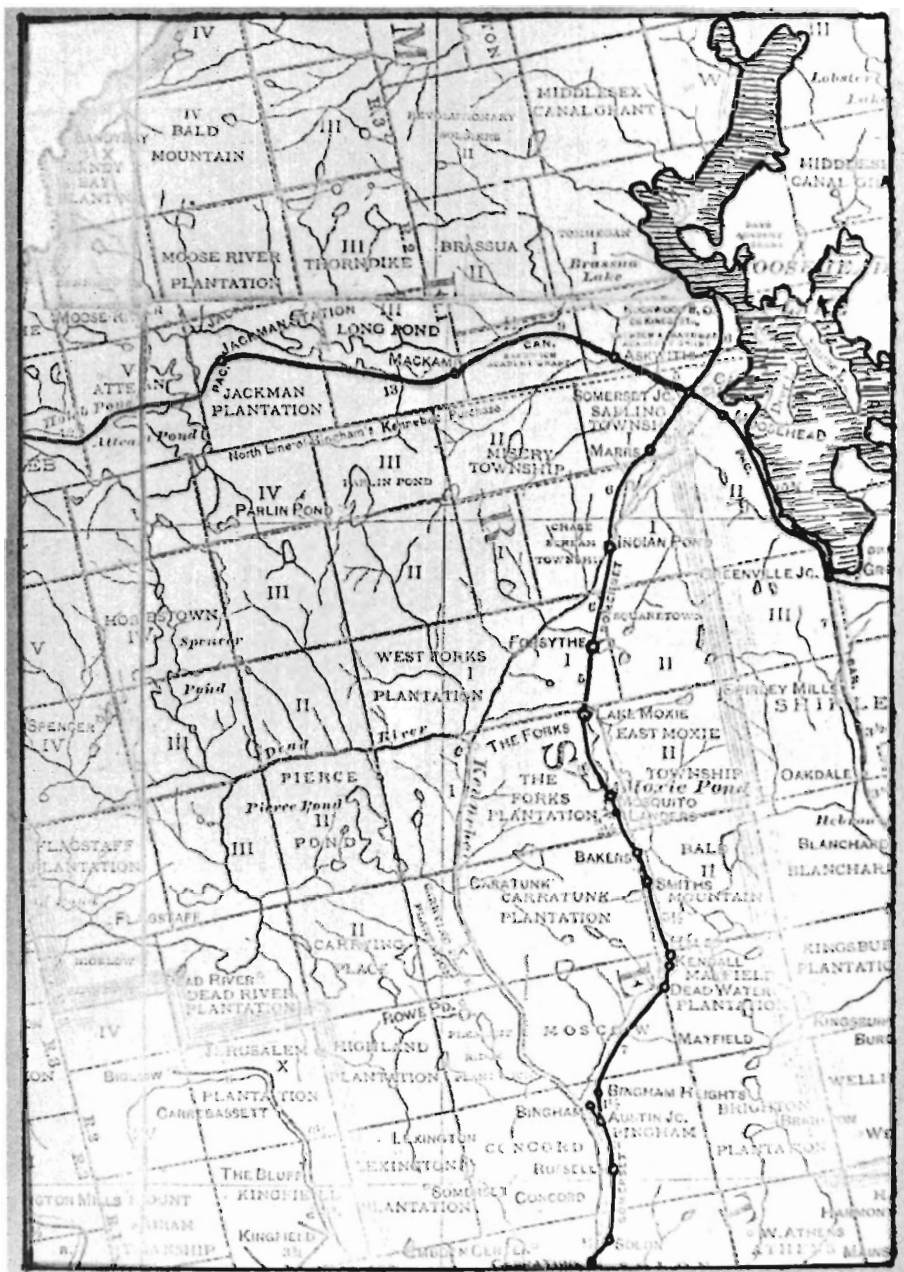
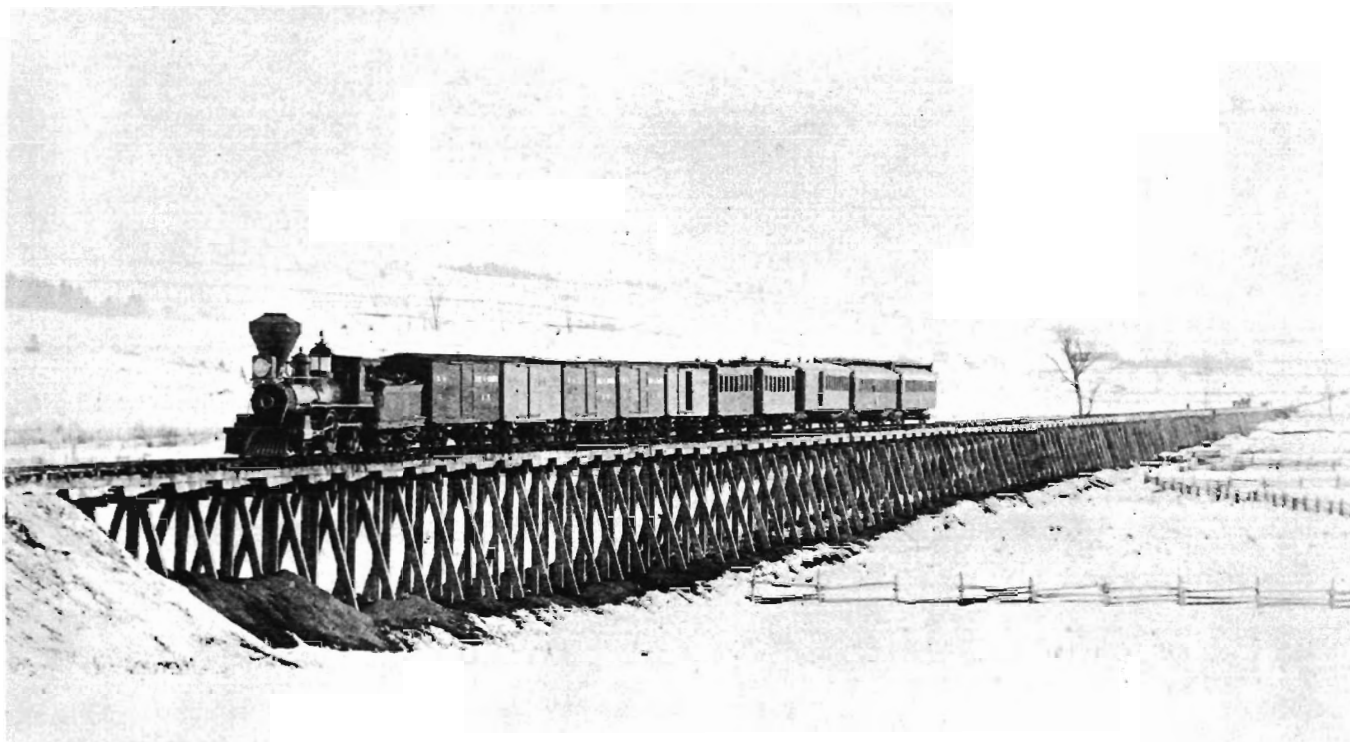


Planche 28
 Jonction des chemins de fer Caradien Pacifique et Somerset RR.



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.

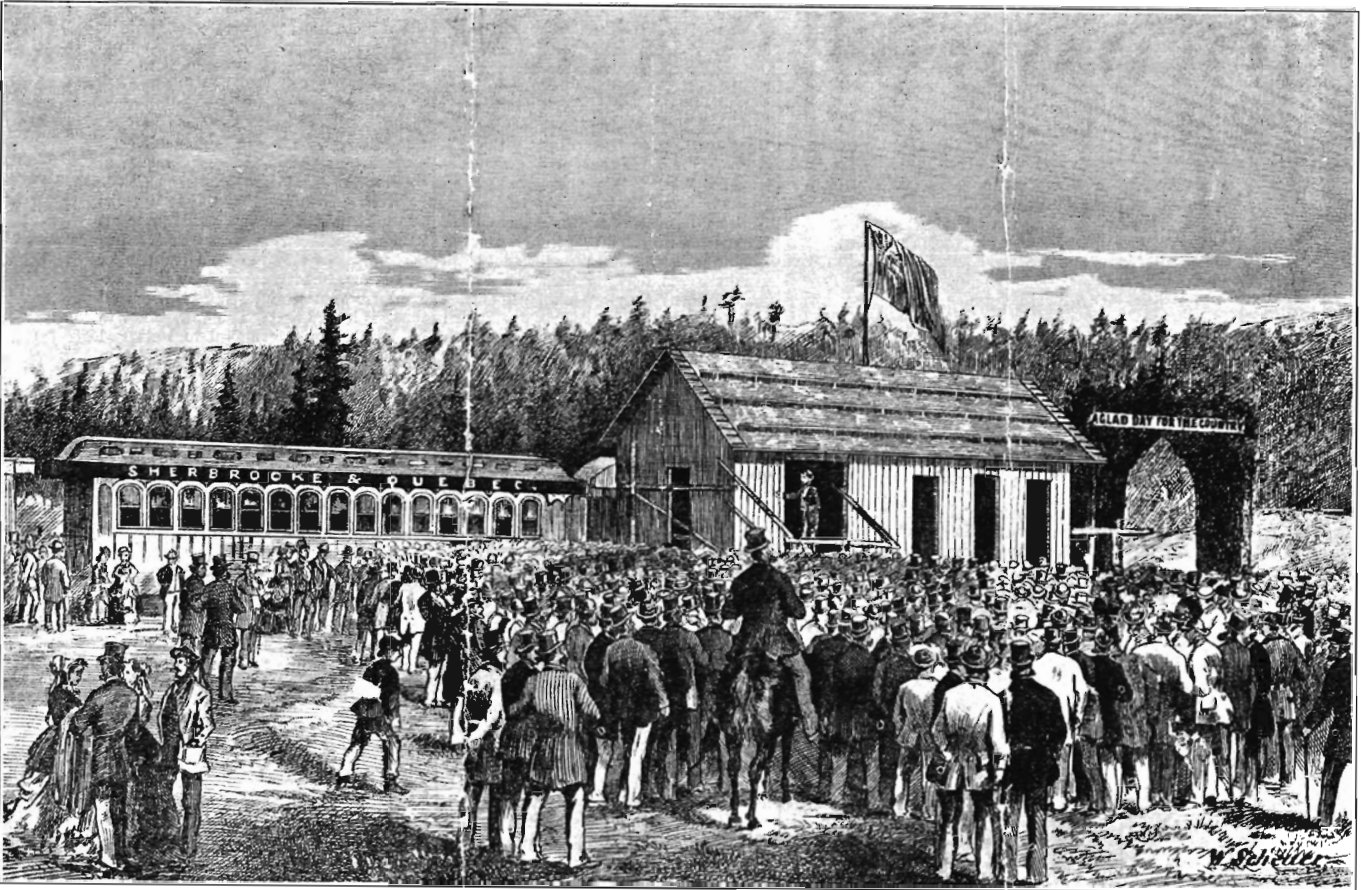


Planche 30

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

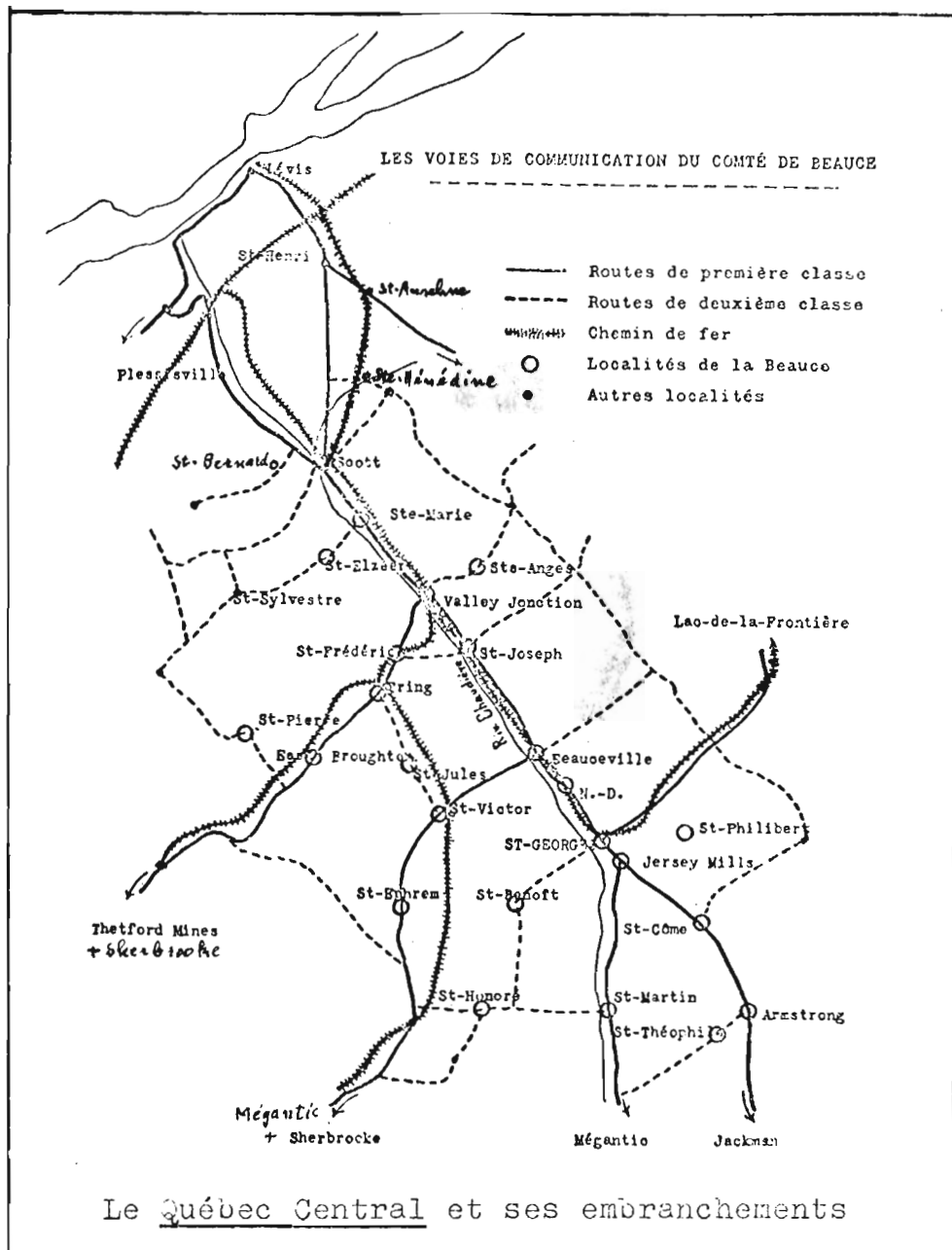


Planche 31

Le « Québec Central » et ses embranchements

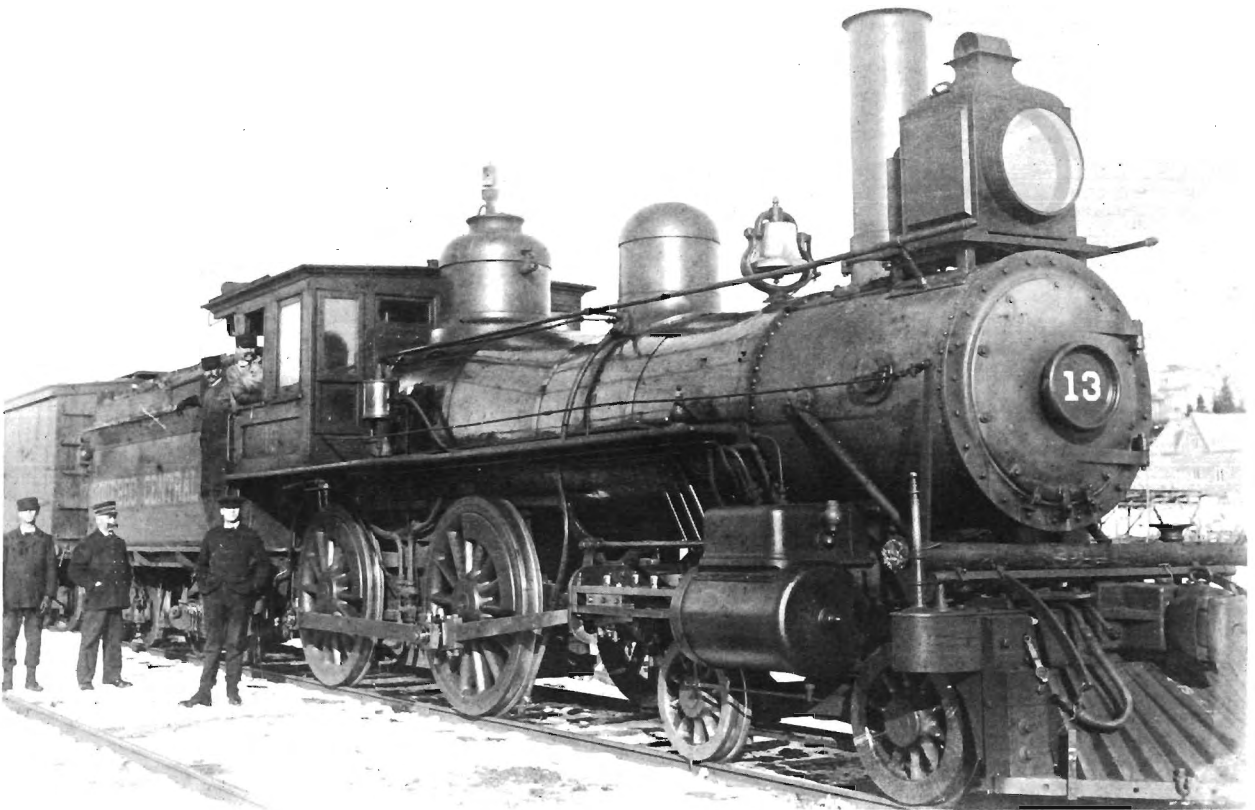


Planche 32

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.
- O—
- 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