

A M. l'abbé Troubat Caron

avec les hommages de

Fr. Marie-Victorin

Le portage du Témiscouata

Notes critiques et documents pour
servir à l'histoire d'une
vieille route coloniale

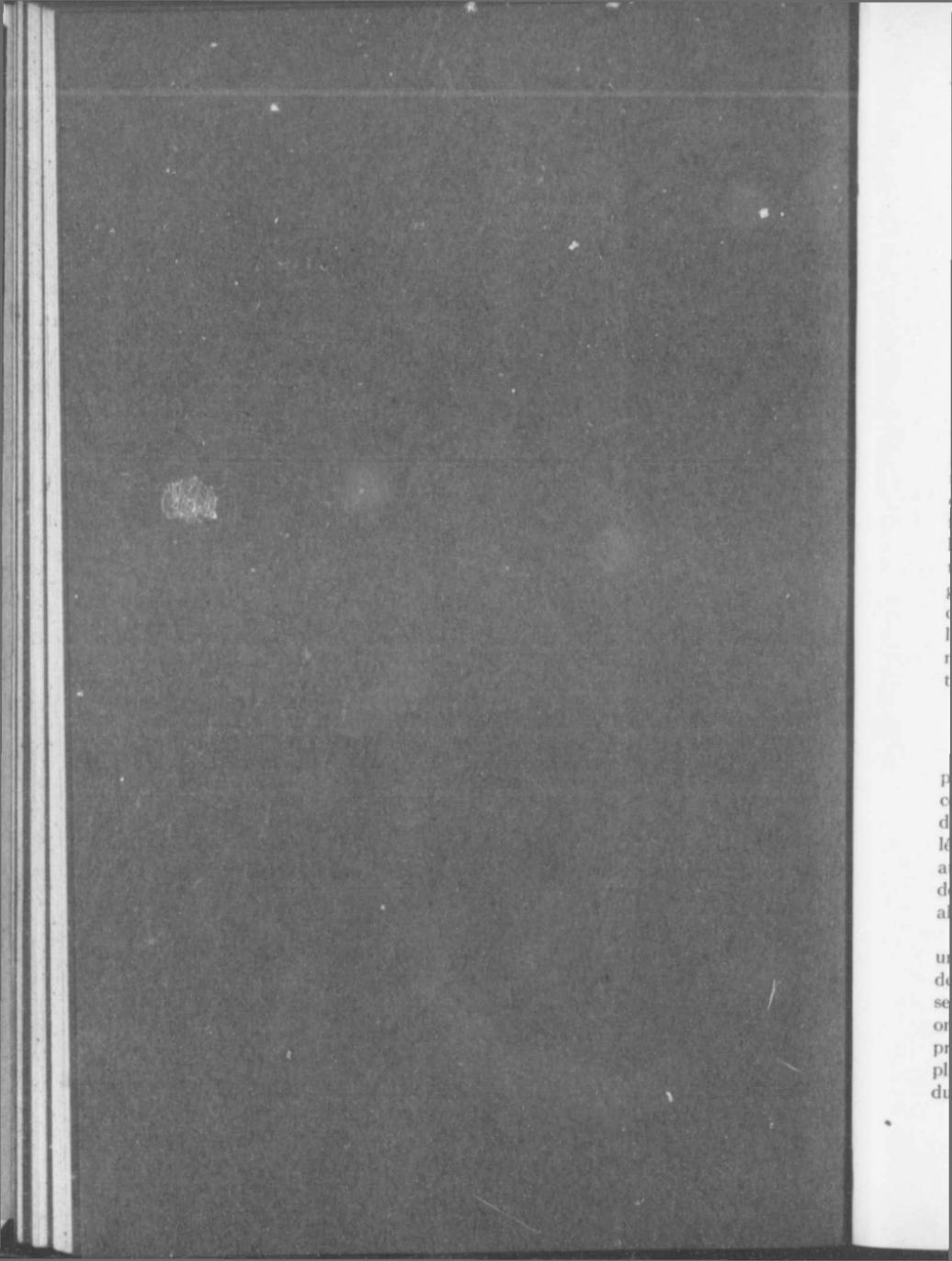
par le

FR. MARIE-VICTORIN, des E.C.

OTTAWA

IMPRIMÉ POUR LA SOCIÉTÉ ROYALE DU CANADA

1918



Le portage du Témiscouata.

Notes critiques et documents pour servir à l'histoire d'une vieille route coloniale.

Par le FR. MARIE-VICTORIN, des E. C.

Présenté par M. C.-MARIUS BARBEAU, M.S.R.C.

(Lu à la réunion de mai, 1918.)

"La route crée la civilisation." Le développement de pays neufs comme le Canada, par le moyen des chemins de fer, donne à cette proposition de nos économistes un air d'axiome, et il devient intéressant de rechercher, à la lumière de cette évidence historique, les origines de nos antiques routes coloniales, premières trouées dans la forêt immense, fils essentiels de la trame sur quoi nos ancêtres tissèrent la vigoureuse étoffe de la patrie canadienne. Elles virent défiler tour à tour nos découvreurs, nos missionnaires, nos soldats, beaux grenadiers ou humbles miliciens. Les charrettes primitives des colons, nos pères, durcirent leurs ornières, et, une génération poussant l'autre, elles ont porté dans un perpétuel va-et-vient toute la vie de notre peuple. A ces divers titres, leur histoire mérite d'arrêter l'attention de l'économiste et de l'historien.

I.

Les documents à notre disposition ne nous permettent pas de prétendre esquisser complètement l'histoire du Portage du Témiscouata. Nous pouvons tout au plus poser quelques jalons, réunir des textes et les analyser. Il s'attache à cette région un parfum de légende dont tous les voyageurs ont respiré la vigoureuse poésie et auquel nous nous arrêterons volontiers, car, dirons-nous avec Vallet de Virville, "partout où l'on voit une légende, on peut être sûr, en allant au fond des choses, de trouver une histoire."

Pour les géologues, engeance austère, le plus beau paysage est une ruine, et la période historique tout entière un épisode insignifiant de la grande histoire du monde. Malgré leurs manies fâcheuses, eux seuls, cependant, sont en état de nous renseigner sur les causes qui ont déterminé ou modifié le relief d'un pays. En ce qui concerne proprement la région du Témiscouata, ils nous diront que c'est aux plissements parallèles des sédiments cambro-siluriens que la rive sud du Saint-Laurent doit sa topographie particulière, et que cette topo-

graphie modifiée par l'érosion, et surtout par le passage des glaciers pléistocènes a déterminé le régime actuel des eaux. Dans ses traits essentiels, ce régime se définit ainsi: la ligne de partage, grossièrement parallèle au Saint-Laurent, rejette une partie des eaux dans ce fleuve par les rivières du Loup, Verte et des Trois-Pistoles, tandis qu'au sud, de petites rivières drainent tout vers le grand lac Témiscouata qui, par la Madawaska et le Saint-Jean, se déverse dans la Baie de Fundy.

Le lac Témiscouata a une telle importance au point de vue qui nous occupe que nous nous y arrêterons un peu. Penchez-vous sur la carte et voyez cette longue nappe d'eau, toute d'une venue, nettement coupée aux extrémités, paraissant être plutôt l'ouvrage de l'homme que l'œuvre de la nature. Ne dirait-on pas un tronçon de grand fleuve égaré au milieu des terres? Il mesure 24 milles de longueur sur une largeur variant de un à deux milles. Sa forme générale est celle d'un L, le bras le plus long étant irrégulièrement sigmoïde et orienté du N.O. au S.-E. Une partie du bras en question a la même direction que la Madawaska et qu'une partie considérable du fleuve Saint-Jean, tandis qu'une ligne menée suivant l'autre et prolongée sur une distance de 46 milles coïnciderait avec la gorge profonde où coule le Saguenay. La profondeur du lac est d'environ 200 pieds dans toute l'étendue du long bras, justifiant ainsi l'étymologie du mot sauvage Témiscouata: "*C'est profond partout.*"

Quelle est donc la signification de cette fosse gigantesque? Ici encore, la géologie va nous répondre. Constatons d'abord quelques faits. Le lac Témiscouata n'a pour ainsi dire pas de vallée. Des collines s'élèvent brusquement des rives et descendent de la même façon à de grandes profondeurs sous les eaux. A la montagne Wis-sick ou Grosse-Montagne, située vis-à-vis de Cabano, les collines montent presque à pic jusqu'à la hauteur de 550 pieds et, à environ 100 pieds de la rive, la profondeur dépasse 200 pieds. D'autre part, la Madawaska qui reçoit les eaux du lac n'a guère plus de 200 pieds de largeur, tandis que sa vallée, généralement unie et plate, a rarement moins d'un mille de largeur. Ces faits et quelques autres, comme la direction des stries glaciaires sur les rochers d'alentour et la nature des matériaux déposés dans la vallée de Témiscouata - Madawaska donnent à penser que cette vallée tout entière est un grand sillon creusé par les glaces et qui, à une certaine époque, avait une profondeur au moins égale à celle du lac. Ce qui est aujourd'hui la fertile vallée de la Madawaska aurait été formé par l'accumulation des débris abandonnés lors du recul des glaces.

Le fond plat et presque égal du lac, la pente presque insensible qui remonte vers son extrémité méridionale et les importants dépôts

l
c
l
F
-
n
ri
n
de
pi
G

d'argile qui remplissent à divers intervalles la vallée de la Madawaska corroborent cette opinion. Remarquons encore la forme carrée bien caractéristique de l'extrémité du lac. C'est bien l'indication du barrage glaciaire (*glacial damming*) auquel ce lac, comme beaucoup d'autres dans la même région, doit son origine. Les glaces ont d'ailleurs écrit sur le rivage les traces de leur passage. Les surfaces des roches schisteuses sont partout polies, arrondies, sillonnées ou striées. Celles de ces stries qui ont été observées à un niveau que les glaces contemporaines n'atteignent jamais, ne peuvent avoir été produites que par un glacier remplissant toute la vallée et dont la surface s'élevait beaucoup plus haut que le niveau actuel des eaux, tandis qu'il creusait profondément la dépression où gît aujourd'hui le lac. La partie supérieure, le bras court, de profondeur beaucoup moindre, a la même direction que les collines riveraines, et présente un phénomène très curieux. En effet, à en juger par la position des blocs erratiques, le glacier se dirigeait vers le nord et le nord-est au lieu de couler vers le sud. La présence d'un autre barrage glaciaire à l'entrée du lac confirme cette hypothèse. De sorte que nous aurions ici les vestiges d'un centre de glaciation et d'un régime hydrographique aujourd'hui complètement bouleversé.¹

Le retrait des glaces et les modifications corrélatives de la température permirent l'établissement de la forêt climatique: sapin—épinette—bouleau, et le pays prit dès lors la physionomie qu'il a gardée jusqu'aujourd'hui. En effet, le comté de Témiscouata, si l'on en excepte la zone côtière, est encore essentiellement couvert de forêts.

Ces forêts recèlent une flore admirable dont l'aspect change d'un versant à l'autre de la chaîne apalachienne. Tandis que le littoral et la zone avoisinante présentent une flore plutôt boréale et apparentée à celle du Labrador, les rivages du lac Témiscouata sont égayés des plus jolis éléments de la flore du Saint-Jean. Sur les pointes rocheuses qui plongent à pic sous les eaux noires, s'épanouissent en abondance les fleurs d'or de la potentille arborescente, les liliales inflorescences de la castillégie pâle et de l'anémone des rivages, au travers desquelles passent et dominent les innombrables rosaces des églantiers. En

¹ Cf. a. Bailey, L. W., et McInnes, W., *Rapport sur les explorations et reconnaissances faites dans certaines parties du nord du Nouveau-Brunswick et dans les régions avoisinantes de la province de Québec et de l'état du Maine, Etats-Unis*. Commission Géologique du Canada, 1887-1888.

b. Bailey, L. W. et McInnes, W., *Rapport sur certaines parties de la province de Québec et les régions adjacentes du Nouveau-Brunswick et du Maine, et traitant plus particulièrement des comtés de Témiscouata et de Rimouski, P.Q.* Commission Géologique du Canada, 1890-1891.

juillet, ainsi ceinturé de fleurs brillantes, le lac Témiscouata perd son air farouche et ses allures précipiteuses et c'est d'un œil assuré que l'on regarde toutes les nuances du vert se mirer dans ses eaux mortes sous lesquelles glissent silencieusement le *touladi* et le *pointu*.

A l'encontre de tant de régions neuves qui, chez nous, n'ont pas d'histoire, les forêts du Témiscouata, son lac, gardent le souvenir de la naissance de la civilisation chrétienne en Amérique. Ces échos que trouble maintenant le sifflet de la locomotive, ont répété le cri de guerre du Micmac et du Maléchite, "races fières qui, aujourd'hui, devant l'action éternelle du commerce comme autrefois devant le casse-tête ennemi, savent mourir sans se rendre."¹ D'innombrables canots ont frôlé ces ondes éternellement assombries par l'image des forêts qu'elles reflètent, puisque le lac Témiscouata formait avec ses affluents et émissaires l'une des routes fluviales les plus fréquentées du continent, reliant la baie de Fundy au Saint-Laurent. Chargés de guerriers ou chargés de fourrures, les canots micmacs et maléchites remontaient le Saint-Jean—leur "Aloustouc"—jusqu'au portage du Grand-Saut—le "Kapskouk"—où les eaux puissantes du fleuve se précipitent d'une hauteur de 75 pieds à travers des encaissements de rochers d'aspect grandiose et terrible. Abandonnant le Saint-Jean au Petit-Saut, endroit où la rivière prend brusquement la direction de l'ouest, les voyageurs pénétraient dans la Madawaska qui les conduisait dans le lac Témiscouata. De là, deux chemins s'offraient pour traverser les chaînes de collines et arriver au Saint-Laurent. Ils pouvaient remonter le lac jusqu'à son extrémité, s'engager dans la rivière et la chaîne des lacs Acheberache, puis tomber après un court portage dans la grande rivière des Trois-Pistoles. La seconde route, plus longue, mais moins "portageuse" consistait à remonter par la rivière Touladi et le lac du même nom, la rivière des Aigles et le lac des Aigles. On traversait ce dernier lac en largeur pour pénétrer dans la rivière Petit-Saint-Jean qui décharge un lac du même nom. Un court portage et les canots flottaient sur la Bouabouscache, affluent de la rivière des Trois-Pistoles. Des traces relevées sur cette route semblent indiquer qu'elle était très fréquentée. Ces traces consistent surtout en amoncellements de pointes de silex taillés qui ne pouvaient provenir du voisinage. C'était donc un véritable sentier de guerre.

Nous avons tous lu dans notre enfance les *Trois légendes de mon pays* de J.-C. Taché. Dans "l'Ilet au Massacre" qui appartient autant à l'histoire qu'à la légende, c'est à travers ce dédale de rivières et de lacs que les partis micmacs et iroquois se font la terrible guerre d'embuscades. Et Taché décrit avec l'enthousiasme et le relief de

¹ Taché, J.-C., *Trois légendes de mon pays*.

celui qui connaît et qui aime "ces paysages taillés profusément dans l'étoffe du globe."

On connaît ce récit. Une cinquantaine de familles de Micmacs se sont arrêtés dans la baie du Bic pour y vivre quelques jours en commun avant de se disperser sur le littoral. Elles y mènent cette vie de lézard au soleil, chère aux races primitives, quand deux guerriers viennent jeter la nouvelle de l'approche, par la rivière Boisbouscache, d'un parti iroquois fort d'une centaine d'hommes. On se hâte d'expédier dans les cinq canots que possède la tribu: les femmes enceintes, les enfants à la mamelle et leurs mères qui iront rejoindre les frères de Matane. Puis, les Micmacs se préparent à la résistance, tout en députant cinq d'entre eux pour aller demander secours aux alliés maléchites de la Madawaska.

Après une lutte désespérée, la tribu entière, réfugiée dans une caverne de l'Ilet du Bic est massacrée par les Iroquois. Mais les messagers ont accompli leur mission et reviennent bientôt suivis de vingt-cinq guerriers maléchites. La vengeance est terrible, patiente, savourée! Le long des rivières Boisbouscache et des Trois-Pistoles, la chasse à l'homme se poursuit, implacable, jusqu'à ce que le dernier Iroquois meure au poteau de torture, face à l'Ilet du Bic, appelé depuis *l'Ilet-au-Massacre*.

Il ne faudrait pas croire que les Trois-Pistoles fussent le seul lieu d'aboutissement des routes liquides venant de l'Acadie. Il est certain au contraire qu'il y en avait plusieurs autres et que l'embouchure de la rivière du Loup était l'un des points de départ ou d'arrivée les plus fréquentés.

Le savant archiviste du collège Sainte-Marie, de Montréal, feu le R. P. Jones, S. J., a exhumé il y a quelques années une très curieuse "relation" insérée depuis dans l'édition Thwaites des *Relations des Jésuites*.¹ C'est un mémoire du P. Loyard, S. J., intitulé: *Etat présent des Abénaquis*. Nous avons tenu l'original du précieux document et y avons relevé les lignes suivantes: ". . . Les trois autres villages sont du côté de l'Acadie et s'appellent Nanrañtz8ak sur la rivière de Cambekki, Pana8aniské sur la rivière de Pentagouet, et de Medoktek sur la rivière Saint-Jean. Le village de Nanrañtz8ak est le plus voisin de la Nouvelle-Angleterre, celui de Medoktek est le plus voisin de l'Acadie, et celui de Pana8aniské est à peu près au milieu. Ces trois villages ont leur route différente pour aller un peu de jours à Québec, chacun par sa rivière. C'est ce qui rend leur situation si importante par rapport au Canada dont ils sont les plus fortes barrières."

¹ *The Jesuit Relations and allied documents*. Edited by Reuben Gold Thwaites. Vol. LXVII, p. 120.

C'est nous qui soulignons. Il semble d'après cela que la même loi tacite qui délimitait les territoires de chasse, réservait aussi les voies de communication.

Un intéressant document inédit communiqué par M. William Smith et intitulé: *Notes on the Portage between the St. Lawrence and the St. John, by Mercure*¹ nous apprend que de temps immémorial la route favorite des Indiens qui passaient du bassin du Saint-Jean à celui du Saint-Laurent était la rivière Madawaska et le lac Témiscouata. La carte de Champlain qui porte la date de 1612 contient des indications vagues à ce sujet. Mais il avait d'autres portages dont les principaux étaient:

Rivière Touladi et rivière des Trois-Pistoles.

Rivière Saint-François et rivière du Loup.

Rivière Noire et rivière Ouelle.

Rivière Saint-Jean (branche N.-O.) et rivière du Sud.

Rivière Saint-Jean et rivière Etchemin.

Toutes ces routes, sauf peut-être celle de la Touladi furent utilisées dès l'origine pour le transport des dépêches. Plus tard lorsque se forma l'établissement de la Madawaska, cette voie devint la seule employée pour les messages officiels.

Quels furent les premiers blancs qui se hasardèrent dans les solitudes du Témiscouata? Il est difficile de le savoir avec certitude. Tant de voyages et de voyageurs n'ont pas laissé de traces à cette époque, où plus encore qu'à la nôtre, la main qui maniait l'aviron ne savait pas toujours tenir la plume. En feuilletant attentivement nos annales nous relevons cependant ici ou là une phrase, une allusion, parfois un document plus étendu relatifs au Portage du Témiscouata.

Champlain, qui ouvrit en ce pays tant de routes ignorées, ne fit pas ce voyage, mais, dès 1604, il en connut la possibilité. "Ralleau apprit de Schoudon, chef d'une tribu indienne campée le long de ses rives (la rivière Saint-Jean), que les sauvages se rendaient à Tadoussac en suivant son cours, n'ayant à franchir qu'un petit espace de terrain. Remontant en effet la rivière Saint-Jean jusqu'au Petit-Saut, les sauvages pouvaient engager ensuite leurs embarcations dans la rivière Madawaska qui les conduisait au lac Témiscouata. Ils n'avaient plus à faire par terre que quelques lieues pour arriver au fleuve Saint-Laurent presque en face de Tadoussac."²

Leclerc écrit qu'en 1624 arrivèrent heureusement à Québec trois illustres missionnaires récollets de la province d'Aquitaine qui venaient en canot de l'Acadie à Québec, par la rivière Saint-François, avec deux français et quelques sauvages. Il y avait un mois qu'ils

¹ Nous reparlerons plus loin de ce Mercure.

² Dionne, N.-E., *Samuel de Champlain*, I, p. 94.

étaient partis de la rivière Saint-Jean. Ces trois Pères à qui leur Provincial avait permis de se consacrer aux missions du Canada s'ils ne trouvaient rien à faire en Acadie étaient les PP. Jacques de la Foyer, Louis Fontimer et Jacques Cardon.¹ Ils sont probablement les premiers blancs qui aient fait par terre le voyage de l'Acadie.

La Relation du P. Paul le Jeune pour 1634 nous apprend que ce zélé missionnaire, dans le but d'apprendre la langue des montagnais, accompagna cet hiver-là un parti de sauvages à la chasse dans la région du Témiscouata. Le bon Père, avec cette abondance de détails si précieuse pour l'historien rapporte au long ce voyage et les misères sans nom qu'il y endura.

La lecture de ce document laisse néanmoins subsister bien des incertitudes au point de vue géographique. L'historien Roy² l'interprète ainsi: "Dans cette première expédition, c'est donc à la tête du lac Témiscouata au milieu des tribus des Etchemins et des Micmacs que le P. le Jeune passa l'hiver, suivant les aborigènes dans leurs courses à travers les bois, à la chasse du caribou, de l'orignal et du chevreuil."

Parkman devant le même document ne hasarde aucune conjecture au sujet des lieux exacts; "Nous retrouvons la troupe le 12 de novembre ayant abandonné les canots dans une île et traversant à gué les dunes pour aborder sur la rive sud du Saint-Laurent. . . . Laissant la rivière derrière eux, ils entraient dans cette contrée accidentée d'où s'échappent les sources du Saint-Jean, solitude formée de collines successives, revêtues d'épaisses forêts et ne contenant pas un être humain."³

Le texte même de la Relation vaut d'être cité et étudié. "Le trentième jour d'octobre, nous sortîmes de cette malheureuse Islette, vînsme aborder sur la nuit dans une autre isle qui porte un nom quasi aussi grand comme elle est, car elle n'a pas demy lieue de tour, et voici comme nos sauvages me dirent qu'elle se nommoit: *Ca pecoucachetchckhi chachagou achiganikhi, Ca pakhitaonananiouiukhi*; je crois qu'ils forgent ces noms sur le champ. Cette isle n'est quasi qu'un grand rocher affreux; comme elle n'a point de fontaine d'eau douce, nous fusmes contraint de boire des eauës de pluyes fort sales que nous ramassions dans les fondrières et sur des rochers."⁴

"Le douziesme de Nouembre, nous commençâmes enfin d'entrer dedans les terres, laissans nos Chaloupes et nos Canots et quel-

¹ Leclerc, Chrestien, *Premier établissement de la foi*, p. 288.

² Roy, J.-Edmond, *Histoire de la Seigneurie de Lauzon*, I, p. 15.

³ Parkman, Francis, *Les Jésuites dans l'Amérique du Nord*. Traduction française de la comtesse de Clermont-Tonnerre.

⁴ *Relations des Jésuites*, I, p. 62. Québec, 1858.

qu'autre bagage dans l'Isle au grand nom, de laquelle nous sortismes de mer basse, traversans une prairie qui la sépare du continent."¹¹

Quelle est cette "Isle au grand nom" qui marque le point de départ du voyage du P. le Jeune dans les forêts du Témiscouata? Les familiers des grèves témiscouatiennes ne feront pas difficulté d'admettre qu'il s'agit de l'Île de Cacouna ou Gros-Cacouna. A marée basse, en effet, elle est reliée à la rive par une prairie saumâtre couverte de varechs, de zostères et de spartines. On objectera peut-être que l'Île Verte présente à peu près la même particularité, mais l'Île Verte mesure environ cinq lieues de tour et n'est nullement désertique, ce qui ne cadre pas avec les expressions "une demy lieuë" et "rocher affreux" de la Relation.

"Nous avons fait dans ces bois, depuis le 12 Novembre de l'an 1633 que nous y entrâmes, jusqu'au 22 d'avril de ceste année de 1634 que nous retournâmes aux rives du grand fleuve de Saint Laurens, vingt-trois stations, tantost dans des vallées fort profondes, puis sur des montagnes fort releuées; quelque fois en plat pays et tousiours dans la neige. Ces forêts où j'ai esté sont peuplées de diverses espèces d'arbres, notamment de Pins, de Cèdres et de Sapins. Nous auons traversé quantité de torrens d'eau, quelques fleuves, plusieurs beaux lacs et estangs, marchans sur la glace. Mais descendons en particulier, et disons deux mots de chaque station; la crainte que j'ay d'estre long me fera retrancher quantité de choses que j'ay jugé assez légères quoy qu'elles puissent donner quelque iour à ces mémoires."¹²

Laissons de côté le récit circonstancié de chaque station et arrêtons-nous sur quelques passages qui peuvent nous guider.

"Nous quittâmes les rives du grand fleuve le 12 de novembre comme j'ay desia dit, et vinsmes cabaner près d'un torrent, faisons chemin à la façon que je viens de dire, chacun portant son fardeau."¹³

"Le 3 de décembre, nous commençâmes notre quatrieme station, ayans délogé sans trompette, mais non sans tambour, car le sorcier n'oubliait jamais le sien. Nous plantâmes nostre camp près d'un fleuve large et rapide, mais peu profond; ils le nomment *Ca pititchiouets*, il va se dégorger dans le grand fleuve de Saint Laurens, quasi vis à vis de Tadoussac."¹⁴

Essayons d'interpréter ces données très vagues. Nous avons d'abord à conjecturer la direction suivie par le parti de chasse. Il est naturel de penser qu'ayant atterri, les sauvages ne revinrent pas

¹ loc. cit. p. 66.

² loc. cit. p. 66.

³ loc. cit. p. 68.

⁴ loc. cit. p. 72.

sur leurs pas, mais s'enfoncèrent droit dans les terres ou obliquèrent vers l'est. Les deux passages précités rendent plausible la dernière hypothèse. Dans ce cas le "torrent" serait la rivière Verte, et le "fleuve large et rapide, mais peu profond" la rivière des Trois-Pistoles qui était fort connue des sauvages à cause de la communication qu'elle établissait avec la vallée du fleuve Saint-Jean par le lac Témiscouata. Le fait que, de toutes les rivières de la région, le *Capititchiouetz* seul fut désigné par un nom au P. le Jeune, rend cette opinion probable.

"Le trentiesme du même mois de décembre, nous décabanasmes. Faisans chemin nous passasmes sur deux beaux lacs tout glacés."¹

"Le seizesme du mesme mois nous battismes la campagne, et ne pouuant arriuer au lieu où nous prétendions, nous ne fismes que de gister dans une hostellerie que nous dressasmes à la haste et le lendemain nous poursuiuismes notre chemin, passans sur une montagne si haute qu'encore que nous ne montassions point jusqu'au sommet qui me paroissoit armé d'horribles rochers, néanmoins le sorcier me dit, qui si le ciel obscurcy d'un brouillard eust esté serein nous eussions veu en mesme temps Kébec et Tadoussac, esloignez l'un de l'autre de quarante lieuës pour le moins. Je voyais au-dessous de moy avec horreur des précipices qui me faisoient trembler; j'aperceuois des montagnes au milieu de quelques plaines qui me paroissoient comme de petites tours, ou plutost comme de petits chasteaux, quoy qu'en effect elles fussent fort grandes et fort hautes. . . . Le vingt-neufiesme, nous achevasmes de descendre cette montagne, portant notre maison sur la pente d'une autre où nous allasmes. Voilà le terme de notre pelerinage; nous commencerons doresnauant à tourner bride et à tirer vers l'Isle où nous auons laissé notre Chaloupe. Nous vismes ici les sources de deux petits fleuves, qui se vont rendre dans un fleuve aussi grand, au dire de nos sauvages que le fleuve de Saint Laurens; ils l'appellent *Oueraouachticou*."²

"Le vingt-troisiesme de Mars nous repassasmes le fleuve *Capititchiouetz* que nous auions passé le troisième de Décembre.

"Le trentiesme du même mois nous vinsmes cabaner sur un fort beau lac, en ayant passé un autre plus petit en notre chemin; ils étaient encore autant glacés qu'au milieu de l'hiver. . . .

"Le premier jour d'Auril, nous quittasmes ce beau lac et tirasmes à grande erre vers nostre rendez-vous. . . . Enfin j'arriuy après les autres sur les riués du grand fleuve, et trois jours après nostre arriuée, scauoir est le quatriesme du mesme mois d'Auril, nous fismes

¹ loc. cit. p. 78.

² loc. cit. pp. 80-81.

notre vingt-troisièmes station, allans planter nostre cabane dans l'Isle où nous auions laissé notre Chaloupe."¹

Reprenons l'étude des textes.

Quelle est cette montagne "si haute, au sommet armé d'énormes rochers?" Il n'y a pas de très hautes montagnes dans la partie de la chaîne apalachienne qui traverse le Témiscouata. S'agit-il de la montagne Wissick—appelée encore Lennox ou Grosse-Montagne—bourrelet calcaire qui s'élève au coude du lac Témiscouata, à la suture des formations cambriennes et siluriennes? Mais outre que cette colline, malgré son nom, n'a guère qu'une altitude de 500 pieds, comment admettre que le missionnaire, si méticuleux d'habitude n'ait pas mentionné sa situation sur la rive du lac? Nos recherches personnelles nous portent plutôt à croire qu'il s'agit d'une colline située quelque part aux environs du curieux carrefour d'eaux courantes que l'on observe dans le canton Robitaille. Pour préciser, il est fort probable que la montagne en question est le "Pain de sucre" situé sur la rive gauche du lac de ce nom, qui est lui-même l'un des lacs de la chaîne des Squatecks dont les eaux viennent du sud et se déchargent par la Touladi dans le lac Témiscouata. Le "Pain de sucre" qui n'est pas autrement baptisé, peut avoir environ 1,000 pieds d'altitude, mais en raison de sa situation isolée et de ses flancs abrupts, il paraît beaucoup plus élevé. Quant à la prétention d'apercevoir de là et simultanément Québec et Tadoussac, il faut y voir simplement un de ces mensonges énormes dont les sauvages étaient coutumiers.

Cette hypothèse rendrait compte d'une manière satisfaisante des détails suivants fournis par les textes:

1. Les deux lacs passés avant d'arriver à la montagne "si haute" seraient les deux premiers lacs des Squatecks.

2. Les deux petits fleuves qui vont se rendre dans le fleuve Oueraouachticou (Saint-Jean) seraient les rivières Touladi et des Squatecks qui se réunissent dans le canton Robitaille. Durant la saison d'hiver, le P. le Jeune ne pouvait se rendre compte du sens du courant. Le régime hydrographique de cette partie du comté de Témiscouata est d'ailleurs compliqué et anormal. La chaîne des lacs Squatecks coule vers le nord, tandis que le lac Témiscouata qui lui est exactement parallèle coule vers le sud. N'apercevant pas le confluent, le missionnaire pouvait croire à deux rivières distinctes coulant dans le même sens et se rendant au fleuve Saint-Jean.

3. Le second passage du fleuve *Ca pititetchiouetz* (des Trois-Pistoles) offre une difficulté. Peut-être les sauvages désignaient-ils par le même nom les deux rivières des Trois-Pistoles et Acheberache

¹ loc. cit. pp. 83-84.

qui se dirigent vers des bassins différents mais sont pratiquement le prolongement l'une de l'autre et ont une source commune. Nous savons par ailleurs que c'était là un sentier de chasse ou de guerre très fréquenté. La Relation nous indique d'autre part que le voyage des Montagnais se fait en zigzag, circonstance qui achève de trancher la difficulté.

4. Le "fort beau lac" atteint après en avoir passé un plus petit serait le lac Témiscouata atteint par le lac Touladi. Du "Pain de sucre," en effet, le plus court chemin au lac Témiscouata passe par le lac Touladi.

5. Du "fort beau lac" les sauvages reviennent vers le Saint-Laurent en trois journées de marche forcée. Le lac Témiscouata est à environ trente milles de la côte; par le temps employé pour en revenir, il paraît assez vraisemblable que c'est de lui qu'il s'agit.

Malgré donc la base hypothétique sur laquelle repose cet essai d'interprétation géographique de la Relation de 1634, certains détails s'y adaptent si exactement que nous ne croyons pas téméraire de conclure que le P. le Jeune est le premier blanc qui ait séjourné aux environs du lac Témiscouata, que le bon missionnaire a visité cette région du Touladi et des Squatecks qui, après trois siècles, est encore à peu près vierge.

* * * * *

Nos annales sont muettes sur les voyageurs qui firent le Portage du Témiscouata durant les cinquante années qui suivirent l'hivernement du P. le Jeune. Mais à cette époque, 1685 et 1686, s'inscrivent plusieurs voyages célèbres à travers les divers portages de l'Acadie. Ainsi l'intendant de Meulles partit de Québec à l'automne de 1685 et ne fut de retour qu'au commencement de 1686.¹ Le document Mercure indique l'itinéraire qui aurait été la rivière du Loup et le lac Témiscouata. Mais ce dut être en revenant, car, d'après Rameau de Saint-Père,² M. de Meulles s'embarqua à Québec, traversa le golfe Saint-Laurent et descendit sur les côtes de l'isthme de Shédiac. Le même document Mercure mentionne aussi un voyage de M. de Denonville en Acadie par la branche N.-O. de la rivière du Sud. Mais nous avons de bonnes raisons de croire que c'est là une erreur. Il est impossible, en effet, de concilier cette affirmation avec ce que le même M. de Denonville écrit au ministre, à la date du 10 novembre 1686³ au sujet du voyage de Mgr. de Saint-Valier dont nous parlerons plus loin. Citons, entre autres discordances: "Le chemin que l'on m'a proposé pour se rendre en Acadie en 8 jours de temps." . . . "Je

¹ Ferlanj, abbé A., *Histoire du Canada*, II, p. 152.

² Rameau de Saint-Père, *Une colonie féodale en Amérique*, I, p. 165.

³ *Collection de documents relatifs à la Nouvelle-France*, I, 669-70.

vousdrais bien avoir de plus certaines connaissances que j'en ai au sujet des intérêts et avantages de l'Acadie." . . . "M. de Meulles qui en arrive en est fort contristé." Et dans une autre lettre de la même date:¹ "Quand nous serons en repos, il faudra bien que M. de Champigny et moi y allions faire un tour." Il faut croire que le repos ne vint pas et que l'expédition de Catarakoui fit oublier au gouverneur ce projet de voyage.

Vers cette même époque, 1685, un mandement de monseigneur de Saint-Valier nous fournit un récit précieux au point de vue qui nous occupe. Laissons la parole à l'évêque lui-même.²

"Le voyage le plus long et le plus fatiguant que j'aie fait est celui de l'Acadie et du Port-Royal qui est distant de Québec de près de 200 lieues. Je partis le mercredi d'après Pâques, second jour du mois d'avril, malgré les glaces qui nous mirent plusieurs fois en péril, et qui nous retardèrent extrêmement.

"La rivière du Loup est la dernière habitation du Canada et un endroit fort propre pour y assembler les sauvages; on y en attendait une certaine dont le nombre s'augmenterait beaucoup en peu de temps si on pouvait leur donner un missionnaire comme ils le désirent et comme nous l'espérons. C'est là qu'étant un peu affaiblis par plusieurs jours de navigation et de marche très pénible, nous nous préparâmes par huit ou dix autres jours de repos à en essayer de nouvelles. Nous nous remîmes donc en chemin le 7 de mai; j'avais avec moi deux prêtres et cinq hommes, qui devaient me servir de canoteurs, c'est-à-dire de gens destinés à conduire les canots sur l'eau, et à les porter sur terre quand il faut passer à pied d'un lac à un autre; ce qui arrive fort souvent et qui rend cette manière de voyager très incommode.

"Comme nos guides, pour prendre le plus court chemin, nous menaient par une route non fréquentée, où il fallait tantôt naviguer, tantôt marcher, dans un pays où l'hiver durait encore, nous rompions quelquefois les glaces sur les rivières pour faire passage aux canots et quelquefois nous descendions des canots pour passer sur les neiges et dans les eaux qui étaient répandues dans les espaces de la terre qu'on appelle portages, parce qu'il faut porter le canot sur les épaules.

"Pour marquer mieux notre route, nous donnâmes des noms à tous ces portages, aussi bien aux lacs et aux fleuves qu'il a fallu traverser. Nous naviguâmes sur les quatre rivières du Loup, des Branches, de Saint-François et de Saint-Jean; on fait peu de chemin sur les deux premières, on est plus longtemps sur les deux autres. Celle de Saint-François est plutôt un torrent qu'une rivière; elle est formée

¹ *loc. cit.* p. 388.

² Mandements des Evêques de Québec, I, pp. 211-124.

par la chute de plusieurs ruisseaux qui tombent de deux chaînes de montagnes dont elle est bordée à gauche et à droite; elle n'est navigable que depuis le 10 ou le 12 de mai jusque vers la fin de juin; pour lors elle est si rapide qu'on y ferait sans peine vingt à vingt-cinq lieues par jour si elle n'était pas traversée en trois ou quatre endroits par quelques arbres qui en chaque endroit occupent environ quinze pieds d'espace, et qui laisseraient le passage libre si on les coupait, comme on peut le faire avec fort peu de dépense; car on ne croit pas qu'il en coûtât deux cents pistoles à débarrasser le canal de ces obstacles qui retardent beaucoup les voyageurs.

"La rivière Saint-Jean a bien plus d'étendue et de beauté que celle-là; on dit qu'elle a près de quatre cents lieues de course et l'on en compte cent soixante depuis le lieu où nous la primes jusqu'à son embouchure; son cours est toujours égal, et les terres qu'on voit sur ses bords paraissent bonnes. On y trouve plusieurs îles fort agréables et quantité d'autres rivières fort poissonneuses au nord et au sud, qui, venant à s'y décharger, entretiennent son canal. Il nous a semblé qu'on pourrait y faire de belles colonies entre Medogtek¹ et Gemesech, et surtout dans un certain lieu que nous avons nommé Sainte-Marie, où la rivière en s'élargissant est entrecoupée d'un grand nombre d'îles qui seraient apparemment fort fertiles si elles étaient défrichées. Une mission pour les sauvages serait bien là: le terrain n'a pas encore de maître particulier, le Roi ni le gouverneur n'en ayant fait jusqu'à présent de concession à personne."

Avant et après le grand évêque de Québec, bien d'autres, sans doute, missionnaires, officiers, traiteurs ont fait ce voyage de l'Acadie par le portage du Témiscouata. Certains documents des archives de la marine (France) nous laissent entrevoir qu'au moment de la lutte suprême entre la France et l'Angleterre pour la domination en Amérique, cette route fut souvent utilisée pour le transport des dépêches.

"Je n'ai plus d'occasion de mer pour faire passer à Québec les deux paquets que vous m'avez adressés pour Mrs Vaudreuil et Bigot, mais je vais user de tous les moyens praticables pour les y envoyer par terre, en les confiant à deux personnes sûres qui iront prendre des sauvages à Miramichi d'où ils passeront à la rivière du Loup et de là descendront entre le Bic et les Camouraska; c'est la seule route qu'on puisse tenir aujourd'hui. . . ."²

"J'ai reçu depuis peu les lettres dont vous avez chargé M. de Macarty, commandant de la frégate "La Valeur." M. de Drucourt

¹ Aujourd'hui Hayes Creek.

² Archives de la marine, Prévost au ministre, datée de Louisbourg, 30 octobre 1755.

me les a fait passer par la rivière Saint-Jean. Je n'ai pas perdu un instant pour faire repartir les mêmes courriers. . . ."¹

Ce courrier qui transporta les dépêches apportées par "La Valeur" était vraisemblablement Gauthier, que nous croyons être l'un des fils de ce riche acadien, Nicolas Gauthier, tour à tour colon, traiteur, armateur, corsaire, et qui fut ruiné par la guerre avec les Anglais.

Le courrier Gauthier se nommait Pierre et devait être âgé d'environ 37 ans. Les archives de la marine contiennent un récit détaillé de ce voyage écrit sur sa déposition.² Rameau de Saint-Père qui cite ce document³ en supprime des parties importantes. Nous reproduisons ici le texte original d'après la copie manuscrite déposée aux archives du Canada, à Ottawa.

VOYAGE EN HYVER ET SUR LES GLACES, DE CHÉDAÏQUE À QUÉBEC.
(EN L'HYVER DE 1755-1756).

"La communication par mer étant pour l'ordinaire totalement interrompue à la fin d'octobre ou au plus tard le 15 novembre, les Gouverneurs du Canada et de l'Isle Royale s'envoient une fois pendant l'hyver (le plus communément à la fin de mars) des courriers pour informer de ce qui s'est passé d'intéressant dans leur pays depuis l'interruption de la navigation.

"Ces courriers vont et viennent, de façon que pour l'ordinaire ils s'en retournent à l'endroit d'où ils sont partis. Ils sont ordinairement trois, gens connus, pratiques de la route à tenir et faits au genre de fatigues à essayer.

"En 1756 il fut question de faire passer des paquets de la Cour de l'Isle Royale à Québec. A cet effet, l'on jeta les yeux sur un nommé Gauthier, habitant de l'Isle Saint-Jean, qui se trouvait pour lors à Louisbourg. La proposition qu'on lui fit de ce voyage ne lui déplut point, quoiqu'il ne connut ni sentiers ni chemin sur la route à tenir. Il l'accepta dans la confiance d'engager, en passant chez lui, un Acadien à l'accompagner, de se rendre ensuite de l'Isle Saint-Jean en canot à Chédaïque où il se proposait de prendre des sauvages pour guides et pratiques de ce voyage.

"Son arrangement eut son effet. Parvenus à Chédaïque, établissement du Roy et des sauvages et où commandait M. de Boishébert, lieutenant des troupes du Canada, ils furent à la rivière de Pécoudiac. Chédaïque est située sur une rivière qui débouche des côtés de l'est

¹ loc. cit., Vaudreuil au ministre, datée de Montréal, 8 février 1756.

² *Archives de la marine*: Amérique du Nord, Nouvelle-France. Règlement des limites, Vol. 4. (F. 113 C.; Vol. 50, p. 172).

³ Rameau de Saint-Père, *Une colonie féodale en Amérique*, pièces justificatives, p. 373.

de la grande terre dans le golfe Saint-Laurent et vis-à-vis celles de l'ouest de l'Isle Saint-Jean. La rivière de Pécoudiac débouche des côtés de l'est de la Baie Française et s'y confond. C'est un portage de six lieues d'un conduit à l'autre et beau chemin; il y a à la dite rivière six à huit habitations françaises.

"Remonté la dite rivière environ deux lieues; fait ensuite le portage nommé Ouaigesmock aussi de six lieues, jusqu'à une autre rivière dont on ignore le nom; il y a apparence que c'est celle de Chiamanisti. Point d'habitations dans cette traversée. L'on suivit cette rivière sur la glace jusqu'à Gensec, village français de 30 à 40 habitations situé un peu en deça de son débouché dans celle de Saint-Jean et à vingt-cinq lieues du fort français établi au confluent de cette dernière rivière dans la Baie Française. On estime avoir fait vingt lieues sur cette rivière.

"Gensec est situé à la rive gauche de la rivière Saint-Jean. Traversé la dite rivière et marché le long de la rive droite jusqu'à Haute-pack, autre village français et de sauvages amalécites (*sic*) et où se tient le père Germain, jésuite, missionnaire de cette nation. On estime dix lieues de Gensec à Haute-pack.

"Du village d'Haute-pack, marchant toujours sur les glaces de la rivière Saint-Jean, parvenus à celui de Médoctec, aussi d'Amalécites (*sic*) établi de même que le précédent à la rive droite. On estime la distance d'entre ces deux villages de trente lieues; on y a employé trois jours.

"De Médoctec passé au Grand Saut, partie sur les glaces et l'autre sur les terres, attendu que la rivière était débordée et non gelée; fait trente lieues et employé onze jours à cause des mauvais chemins. Le Grand Saut est une chute des eaux de la rivière, de cinquante à soixante pieds de haut; il y a un poste français muni de vivres pour les voyageurs. Au dit Grand Saut fait un portage demi-lieue, rentrés en dessus dans la rivière et fait trente lieues sur les glaces en trois jours jusqu'au débouché de la rivière de Madaouésca. Remonté la dite rivière de Madaouésca toujours sur les glaces et fait dix lieues en dix jours.

"Entrés ensuite dans le lac du nom de cette rivière, fait quatre lieues, et mis à terre à la rive gauche où se trouve un autre poste français. De là suivi la rivière du Cap à l'original (*sic*) qui débouche dans le fleuve Saint-Laurent et fait vingt lieues. Parvenus à son confluent, entrés dans le grand chemin qui conduit d'habitation à autre et tout le long du fleuve à la pointe de Léry (*sic*), fait trente-trois lieues en carriole. Traversé ensuite le fleuve d'un quart de lieue de largeur pour arriver à la basse-ville de Québec; longueur totale: 171 lieues $\frac{3}{4}$.

"On ne peut constater les journées qu'on emploie pour l'ordinaire dans ce voyage; c'est le plus ou moins beau temps qui en décide, et suivant comme les courriers se trouvent fatigués. Il est dur en hiver, et obligé à cabaner plus souvent qu'en toute autre saison et à se munir de vivres assez abondamment pour ne pas en manquer aux contretems imprévus qui ne surviennent que trop souvent.

(Non signé).

Le document ci-dessus nous apprend une chose importante, à savoir que, dès 1756, il y avait au moins deux postes français florissants dans ces régions: l'un au Grand Saut, l'autre à l'embouchure de la Touladi sur le lac Témiscouata. Lors du voyage de monseigneur de Saint-Valier, il est certain qu'il n'y avait pas un blanc depuis le Saint-Laurent jusqu'à Sainte-Anne (Frédéricton). Le premier essai de colonisation en ces contrées paraît dater du 29 novembre 1683 lorsqu'un fief comprenant deux lieues de profondeur tout autour du lac Témiscouata fut accordé aux enfants d'Aubert de la Chesnaye, Antoine et Marguerite-Angélique, deux jumeaux qui n'étaient encore âgés que de cinq mois! Une maison de pierre fut érigée près du lac et d'autres s'élevèrent dans le voisinage. Le sieur de la Chesnaye, qui avait le véritable génie du commerce et qui portait son activité d'un bout à l'autre du pays, avait espéré par cette création établir un courant de traite considérable entre la Rivière du Loup et la Baie Française. Cependant, pour des raisons inconnues l'établissement n'eut pas de succès et quelques années plus tard, on l'abandonnait.¹

Malgré l'importance capitale du Portage de Témiscouata pour le transport des dépêches durant une moitié de l'année, il ne paraît pas que, sous le régime français on ait songé à ouvrir une route permettant l'établissement de communications plus faciles et plus régulières. Nous connaissons trop les raisons de cette incurie: de ce côté de l'Atlantique la ruineuse administration de Bigot et de ses complices, les tiraillements intérieurs et les trahisons; en France, la Pompadour et les propos cyniques de Voltaire. On avait bien autre chose à faire qu'à ouvrir des routes dans les arpens de neige!

II.

L'éroulement de la puissance française en Amérique ouvrit un nouveau chapitre dans l'histoire du Portage. L'Angleterre, pratiquement maîtresse du continent, songea de suite à organiser sa nouvelle conquête, à tracer des routes postales et militaires qui permirent l'administration et la défense du pays. Nous voyons arriver à ce moment dans l'Amérique Britannique du Nord, comme député

¹ P.-G. Roy, *La famille Aubert de Gaspé*, p. 34 et seq.

du Maître Général des Postes de l'Empire, l'un des plus grands hommes que le Nouveau-Monde ait produits et dont la figure originale occupe une place à part dans l'histoire et dans la science; je veux parler de Benjamin Franklin. Il fut le créateur du service postal canadien. Malgré son grand âge, il voulut visiter la partie septentrionale de son district, se rendit à Québec et à Montréal, y établit des bureaux de poste et organisa un service de courriers entre ces deux villes et New-York.

Mais le Nouveau-Monde n'était pas pacifié pour longtemps, et dix années ne s'étaient pas écoulées qu'éclatait la guerre de l'Indépendance. En mai 1775, Ethan Allen capture Ticondéroga. De ce fait, les relations postales sont coupées et ne reprendront que lorsque les colonies révoltées auront proclamé et assuré leur indépendance.

Durant toute cette période de transition le sentier des Micmacs et des trappeurs à travers la contrée déserte du Témiscouata fut utilisé par l'autorité militaire pour communiquer avec les colonies maritimes, et, l'hiver, avec la métropole. Le Portage proprement dit, le lac Témiscouata, la Madawaska furent parcourus par des courriers acadiens et sauvages dont la physionomie pittoresque s'esquisse dans les documents de l'époque. Ce sont, entre bien d'autres sans doute, les Desgranges, les Durand, les Deschamps, les Dufour, les Duperré, Higginbotham l'indien, Assam, les quatre frères Martin et surtout les trois Mercure: Louis, Joseph et Michel.

Louis Mercure est incontestablement la figure dominante de cette caste d'hommes physiquement incomparables qui, raquettes aux pieds, un lourd sac de dépêches sur le dos, s'aventuraient pour des semaines dans les solitudes témiscouatiennes. Il était né le 11 mai 1753 du mariage de Joseph Mercure, capitaine d'infanterie résidant à l'Isle Saint-Jean et de dame Anne Gauthier. Les documents¹ le nomment généralement Mercure l'Acadien et le représentent brave, fidèle, mais âpre au gain. Le gouverneur de cette époque qui n'est autre que le général Haldimand ne peut terminer une lettre à son collègue du Nouveau-Brunswick sans s'en plaindre piteusement.

Mercure semblait exercer une sorte de suzeraineté sur le Portage du Témiscouata, à tel point, paraît-il, que les autres courriers lui versaient la moitié de leur salaire. Nous voyons par des lettres du temps² qu'en 1782 un certain nombre d'entre eux sont à Québec et qu'ils réclament \$100.00 pour leur voyage. On trouve la note élevée et un officier témoigne qu'il les a entendu dire "*that they go halves with Mercure.*" On leur donne enfin \$50.00 et Mercure reçoit \$30.00 de plus. Le 26 novembre, Haldimand écrit que Mercure a reçu \$100.00

¹ Archives du Canada, Collection Haldimand, B. 150, p. 145 et seq.

² loc. cit.

pour son voyage et recommande à son correspondant à l'autre bout de ne pas le payer deux fois. Tous ces détails sont topiques et projettent une lumière crue sur certains petits côtés de la grande histoire.

Dans le voyage qu'il fit l'année suivante, 1784, Mercure eut une aventure assez curieuse. En remontant le fleuve Saint-Jean, il avait été suivi par des sauvages du Maine. Arrivé à l'embouchure de la rivière Saint-François, Mercure qui connaissait les superstitions des Indiens, s'avise d'un stratagème pour s'en débarrasser. Il y avait à cet endroit une hutte où les courriers avaient l'habitude de passer la nuit. Il y entra et fit ses préparatifs comme s'il avait voulu y dormir, mais entre le lit de branches de sapin et la couverture il glissa un morceau de bois de la taille d'un homme et se mit à l'affût à quelque distance. A la nuit tombante, les sauvages, comme l'avait prévu Mercure, se faulfilèrent avec mille précautions dans la hutte et se mirent à frapper à coups redoublés sur le pseudo-courrier. Selon leur habitude ils mirent leur déconvenue sur le compte du Mauvais Esprit qui était intervenu en faveur de Mercure et le laissèrent tranquille.

Mercure habitait alors à Aukpaque¹ à six milles au-dessus de Frédéricton. Vers ce même temps le gouverneur Parr, du Nouveau-Brunswick lui fit présent de l'île Bagweet qu'il convoitait depuis longtemps.²

Louis Mercure partage avec Duperré et Lizotte l'honneur d'avoir fondé en 1785 la colonie acadienne de la Madawaska. Son crédit auprès du gouverneur lui fut d'un grand secours pour obtenir de Carleton une concession importante s'étendant de la Madawaska à la rivière Verte, des deux côtés de la rivière Saint-Jean. Chaque famille reçut deux cents acres avec un front de soixante perches. Ces gens dont Mercure avait pris en mains les intérêts étaient des Acadiens dépossédés en 1755, fixés sur la rivière Saint-Jean et déposés encore au profit de loyalistes américains et de soldats congédiés qui n'eurent, dit Casgrain³ "qu'à s'asseoir à leurs tables pour manger leur pain et devenir du jour au lendemain rois et maîtres des propriétés arrosées par les sueurs de la race proscrite. Ces malheureuses familles, impuissantes contre la force, n'eurent qu'à reprendre le chemin des forêts. Elles remontèrent la rivière Saint-Jean, à trente lieues de toute habitation, et ouvrirent, la hache à la main, les plateaux de la Madawaska où elles se multiplièrent avec la fécondité qu'on leur connaît."

¹ Variantes: Hautepaque, Hautepack, Ottopaque, etc. (Voir "Journal de Durand").

² Winslow papers.

³ Casgrain, abbé H.-R., *Les Acadiens après leur dispersion*, Mem. Soc. Roy. Can. 1887. Sect. I, p. 15.

* * * * *

Quelques mois après la signature du traité de Versailles, en 1783, le service régulier des paquebots (packet-boats) entre Falmouth, (Angleterre), et New-York, fut établi et les marchands de Québec et de Montréal réclamèrent de Hugh Finlay, député du Maître des Postes, l'établissement de courriers entre leurs villes respectives et Albany, pour leur permettre de profiter de cette voie de communication. Or, comme il n'y avait pas de service régulier entre Albany et New-York, Hugh Finlay crut devoir donner des instructions à ses courriers de continuer leur chemin jusqu'à cette dernière ville, ce à quoi les Etats-Unis s'objectèrent exigeant que les lettres ou dépêches fussent déposées par les courriers canadiens au bureau de poste d'Albany pour passer ensuite, moyennant finance, sous le contrôle du Maître des Postes des Etats-Unis. A force d'instances, Hugh Finlay obtint le passage pour ses courriers jusqu'à New-York, mais à la charge de payer à la poste américaine trois shellings sterling par once "*bag and all*" dit le très intéressant document que nous avons sous les yeux.¹ De plus, M. Hazard, Maître des Postes de l'Union, annonçait son intention d'établir un bureau de poste sur la ligne quarante-cinquième pour retirer le plus grand profit possible du passage des dépêches canadiennes, en chargeant au *pro rata* de la distance, même quand cette distance serait parcourue par des courriers canadiens.

Ces exigences grevaient lourdement le budget des postes canadiennes. Si l'on ajoute le danger d'exposer à la violation le secret des dépêches officielles, on comprend que dès 1783, on ait songé à se libérer de cette servitude, en essayant d'établir une communication permanente avec le Nouveau-Brunswick par le Portage du Témiscouata.

Le 29 mai 1783, le général Haldimand, apparemment de sa propre initiative, émettait un ordre à l'effet de faire ouvrir un chemin reliant le Saint-Laurent au lac Témiscouata, et confiait à M. Jean Renaud, grand-voyer, la conduite de cet ouvrage et celle des miliciens qui devaient y travailler. Des ordres furent donnés aux capitaines des milices des paroisses "d'en-bas" de fournir des gens de corvée à tour de rôle à la demande de M. Renaud. Ces corvéables furent payés six deniers par jour, nourris et fournis des outils nécessaires, avec des conducteurs qui furent payés à raison de dix shellings par jour.

Nous avons du sieur Jean Renaud² un rapport détaillé de ce travail. Nous le citerons en entier, car, outre qu'il est complètement

¹ Smith, M. W., *Address to the Convention of N. Y. State Postmasters*. Proc. of the 5th Annual Convention of N. Y. Postmasters, June 4th and 5th, 1912.

² Archives du Canada.

inédit, il nous apprendra dans quelles conditions se faisaient les travaux publics il y a un siècle et demi.

“RAPPORT DU PORTAGE DU LAC TÉMISCOUATA.”

En vertu d'un Ordre de Son Excellence le général Haldimand du 29 mars dernier portant ses instructions de faire ouvrir la communication qui conduit au lac Témiscouata et d'employer à cet ouvrage les habitants des paroisses voisines par corvée, leur allouant par voie d'encouragement un petit salaire et des vivres, et Son Excellence nous ayant confié la conduite des travaux ainsi que celle des miliciens; nous, Jean Renaud, grand-voyer du district de Québec, accompagné de l'Hon. Jean Collins, Écr., député arpenteur-général, nous sommes expressément transportés à la rivière des Caps, en bas de Kamouraska, où, ayant engagé trois guides au fait et connaissant le Portage du dit lac, et commandé un parti de onze hommes, nous avons cherché en descendant le long du fleuve un endroit commode pour monter les côtes de la mer qui sont partout fort escarpées, et ayant trouvé un endroit qui nous a paru le plus favorable à environ six lieues plus bas que l'église de Kamouraska et près de l'endroit où l'ancien sentier était pratiqué, nous avons plaqué les dites côtes en les élongeant (*sic*) le long des Caps et nous avons continué de plaquer jusqu'à la rivière du Loup, environ une lieue et demie dans les terres, poursuivant en général la direction du sud-est. Là, laissant M. Collins avec le dit parti et les guides pour poursuivre jusqu'au lac et plaquer le chemin dans les plus beaux endroits possible, suivant toujours la même direction sud-est, nous sommes revenus sur nos pas à la rivière des Caps pour commander les miliciens, savoir: de la compagnie de la rivière des Caps, 21 hommes; de la seconde compagnie de Kamouraska, 21 hommes; de la première compagnie de dite, 41 hommes; de la rivière Ouelle, 51 hommes; de Sainte-Anne, 51 hommes, faisant en tout 185 hommes, pour travailler dix-huit jours. Après leur avoir livré des vivres, nous les avons mis à l'ouvrage le douze juin, ouvrant le chemin et les côtes de douze pieds de large, arrachant les arbres, ôtant les souches, roches, cailloux, abattant les buttes et remplissant les trous. Mais, ayant trouvé des bas-fonds de cédrières et épinetières fort longs et pleins d'eau sans beaucoup d'égout, nous avons été obligé de ponter ces endroits avec des lambourdes hautes de deux pieds à deux pieds et demi et des pièces de six pieds à travers, et de distance en distance, de quinze pieds.

Ces travaux étaient si pénibles par la longueur des ponts dont l'un en particulier est de dix-huit arpents, et le transport du bois propre pour les faire à bras d'hommes que cette corvée n'a pu pénétrer que jusqu'à la dite rivière du Loup, laquelle a huit perches de large et où

nous avons fait deux bons canots de bois pour la traverser. M. Collins retourna du lac avec son parti après quatorze jours de marche et travaux, ayant plaqué et chaîné le chemin et posé des poteaux chaque demi-lieue, marquant la distance qui s'est trouvée de douze lieues et seize arpents, depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'au dit lac Témiscouata.

Ayant d'avance envoyé des commandements aux capitaines des paroisses de Saint-Roch, Saint-Jean et l'Islet, pour fournir chacun 61 hommes faisant en tout 183 hommes, pour travailler pendant 21 jours, ils arrivèrent au Portage le 29 de juin et leur ayant délivré des vivres le 30, ils furent mis à l'ouvrage et relevèrent la première corvée d'hommes qui fut congédiée.

Nous continuâmes l'ouverture du dit chemin de douze pieds de large faisant des ponts sur les rivières et les ruisseaux, particulièrement un pont de 45 pieds d'ouverture et 100 pieds de pavé sur la rivière Verte, à 9 lieues en deçà du lac, et un autre pont de 36 pieds d'ouverture et 64 de pavé sur la rivière Saint-François, à 7 lieues du dit lac, et ainsi des autres sur de plus petites rivières et ruisseaux qui sont fort nombreux, ce qui augmenta beaucoup l'ouvrage et la saison étant déjà avancée par rapport aux travaux des habitants, il ne resta plus de temps pour ponter les bas-fonds de la même manière que nous les avons faits jusqu'à la rivière du Loup, mais seulement avec des pièces mises côte à côte sur la longueur du chemin; prévoyant que cette seconde corvée ne pouvait pas pénétrer jusqu'au lac, nous fîmes encore un commandement de 21 hommes de la rivière des Caps, 16 hommes de la seconde compagnie de Kamouraska, 26 hommes de la première compagnie de dite, 31 hommes de la rivière Ouelle, et 31 hommes de Sainte-Anne, en tout 125 hommes pour travailler 16 jours. Ils se rendirent le 4 juillet; ils furent mis à l'ouvrage, les étendant comme les autres par petits partis dans le bois, pour ouvrir le chemin toujours de douze pieds suivant en général les plaques faites par M. Collins. Le 20 juillet, ayant fini l'ouvrage du dit chemin jusqu'au lac tous les hommes furent congédiés et renvoyés chez eux.

Mais pour qu'on pût rouler en voiture sur toute la longueur de ce chemin il restait à faire un endroit près de la rivière Saint-François, appelé la lieue des Roches qui est plein de gros cailloux où il était nécessaire de miner, et, n'ayant ni mineurs ni outils propres à miner nous en fîmes à notre retour la représentation à Son Excellence à qui il a plu d'envoyer un parti de mineurs avec un assistant-ingénieur pour faire sauter ces roches et cailloux, et, par son ordre, nous avons commandé le 13 septembre 24 hommes de la rivière des Caps et Kamouraska pour servir les mineurs et faire cette partie du chemin.

Comme ce chemin conduit sur le travers du pays, il croise toutes les montagnes qui sont fort fréquentes et quelques-unes très hautes; et alternativement il se trouve des bas-fonds où les eaux séjournent n'y ayant pas beaucoup d'égoût et le soleil ne pouvant y pénétrer, à cause des bois touffus, il était donc nécessaire de ponter, mais si jamais cette partie du pays s'établit, ces pontages ou chaussées ne seront plus utiles parce que les terres se débarrassant, l'eau trouvera naturellement son cours et le soleil aidera à les assécher. Nous avons trouvé plusieurs endroits où la terre paraît très bonne et propre à être cultivée.

Québec, le 26 janvier, 1784.

JEAN RENAUD,
Voyer du district.

Dès les premiers jours du mois de janvier de cette année de 1784, les courriers recommencèrent à circuler à travers le Portage et à utiliser la nouvelle route, bien imparfaite encore. Le courrier Durand fut désigné pour en faire l'essai. Rien ne donnera une meilleure idée des conditions de ce temps que le journal qu'il tint de ce long et dangereux voyage.¹ Nous le reproduisons en en modifiant l'orthographe pour le rendre intelligible.

JOURNAL COMMENCÉ DEPUIS MON DÉPART DE QUÉBEC POUR HALIFAX
LE 11 JANVIER 1784 JUSQU'À MON ARRIVÉE LE 24 AVRIL DERNIER.
(1784).

Janvier 12.—Au Cap Saint-Ignace (Ne pouvant faire plus de diligence) nous sommes arrivés n'y ayant aucune poste à régler, ayant perdu autant de temps pour attendre les voitures qu'il en faut pour faire la route.

Janvier 13.—Aux Kamouraska j'ai été obligé de rester trois jours pour attendre que le guide et nos vivres fussent prêts pour la route.

Janvier 17.—A l'entrée du Portage.

Janvier 18.—A six heures du matin, nous sommes entrés dans le Portage et nous avons été coucher dans les côteaux de la rivière Verte.

Janvier 19.—Nous avons eu une bordée de neige d'environ deux pieds et nous avons été coucher à la rivière Saint-François.

Janvier 20.—Sur la montagne de la Petite Fourche nous avons été obligé de laisser nos charges et d'aller battre le chemin pour pouvoir passer notre bagage.

¹ Archives du Canada.

Janvier 21.—Au pied de la grande montagne du lac Timisquata. Nous n'avons point trouvé aucune bonne cabane tout le long du Portage. Et le 22ième, du lac qui a environ 5 lieues.

Janvier 23.—A l'entrée de Madaouisqua, à deux lieues de distance la rivière aux Bouleaux; à cinq lieues de distance la rivière à la Truite, du côté du sud.

Janvier 24.—A environ la moitié de Madaouisqua les terres y sont un peu basses tout le long de la rivière et les montagnes sont environ trente arpents éloignées de la rivière.

Janvier 25.—A la rivière Saint-Jean, aux environs de deux lieues de distance de la rivière, et les montagnes sont environ trente arpents éloignées de la rivière Oroquoise portant canot aux environs de dix lieues, à deux lieues de distance.

Janvier 26.—A Marton, rivière portant canot environ trente lieues de distance; Moriagippis portant canot aux environs de quarante lieues à trois lieues de distance; la Grande Rivière portant canot pour aller à Miramichi; à deux lieues de distance une autre rivière dont je n'ai pu savoir le nom, portant canot; les rivières mentionnées ci-dessus sont toutes du côté du nord.

Janvier 27.—A quatre lieues de distance, le Grand Saut où l'on peut faire de beaux établissements; bonnes terres; le dessus des montagnes garni de beau bois franc, et bien-planche; le bord de l'eau garni de sapinages; à deux lieues de distance, la rivière aux Saumons au nord.

Janvier 28.—A six lieues de distance à Jacques du Bell et grande rivière portant canot aux environs de soixante lieues du côté du sud, bonne terre garnie de bois franc et le bord de l'eau de sapinages et de pins; à deux lieues de distance la rivière à Gaubis portant canot aux environs de vingt lieues du côté du nord.

Janvier 29.—A quatre lieues de distance, la rivière de Moinriche portant canot aux environs de neuf lieues de distance, la rivière de Chûte, portant canot, aux environs de dix lieues du côté du sud; à deux lieues de distance la rivière de Manquate portant canot du côté du nord.

Janvier 30.—A deux lieues de distance, la rivière Chitûac portant canot du côté du nord.

Janvier 31.—Dégradé deux jours par la pluie.

Février 3.—A six lieues de distance la rivière Madociquée, du sud, portant canot. Il fait un grand froid. La glace était comme un miroir. A trois lieues de distance la rivière aux Anguilles, au sud, portant canot; à cinq lieues de distance la rivière Fécontrade, portant canot, du sud.

Février 4.—A une lieue de distance la rivière Annataoise portant canot, au nord.

Février 5.—A six lieues de distance, Ottopacque, première habitation française. A huit heures du soir, nous avons eu un grand coup de vent, et il est tombé un pied de neige.

Février 7.—J'ai parti d'Ottopacque à six heures du matin en canot et ai été obligé de prendre beaucoup de précautions à cause des voleurs et ai mis mon argent dans mes souliers sauvages.

Février 8.—A Grintassé où j'ai eu le bonheur de rencontrer quatre hommes qui faisaient route pour le fort Howe; ils m'ont demandé compagnie, ce que nous avons fait et avons continué notre route tous les sept.

Février 9.—A la Pointe d'Herbe, environ dix heures du matin, distance d'un mille dans le Portage, nous avons rencontré cinq voleurs avec un traîneau sur lequel il y avait cinq fusils avec du butin, et nous ont passé sans nous attaquer, et à une lieue de là nous avons entré dans une auberge où on nous a demandé si nous avions rencontré cinq voleurs qui avaient volé la nuit d'avant dans une maison et avaient volé tout ce qu'ils avaient trouvé, et lié et amené ceux qui étaient dedans.

Février 10.—Arrivé au fort Howe à dix heures du matin.

Février 22.—Parti du fort Howe à dix heures du matin.

Février 23.—Arrivé à Annapolis Royal à quatre heures après-midi.

Février 24.—Parti d'Annapolis Royal à huit heures du matin.

Février 25.—A Granville.

Février 26.—A Wilmot.

Février 27.—A Windsor.

Février 28.—A Presser.

Février 29.—J'ai arrivé à Halifax à cinq heures du soir.

Mars 11.—J'ai parti d'Halifax à cinq heures du soir.

Mars 12.—A Presser.

Mars 13.—A Windsor.

Mars 14.—A Cornwallis.

Mars 15.—A Wilmot.

Mars 16.—Les habitants n'ont pas pu me dire le nom de l'endroit.

Mars 17.—A Granville.

Mars 18.—J'ai arrivé à Annapolis Royal à cinq heures du soir.

Mars 19.—J'ai parti d'Annapolis Royal le matin.

Mars 23.—Arrivé au fort Howe à trois heures après-midi.

Mars 24.—J'ai parti du fort Howe à neuf heures du matin avec trois canadiens qui retardaient leur voyage depuis plusieurs jours pour avoir compagnie pour monter dans la rivière. Dans la baie du Portage, notre cheval et canot ont calé dans l'eau. Heureusement

que nous étions plusieurs qui nous ont aidé à le retirer après une heure et quart de travail. Nous avons manqué de perdre deux hommes. J'ai aussi calé moi-même une fois jusque dessous les bras, et, malgré le secours, on n'a pu me retirer qu'à la troisième reprise, la glace recassait toujours sous moi; le trou était d'au moins trente pieds de long; par bonheur que le canot n'a point tourné, le paquet du roi a resté à flot dedans. Je n'ai perdue que mes deux pistolets qui étaient à ma ceinture.

Mars 25.—J'ai couché à la Pointe d'Herbe.

Mars 26.—A Grintassé, la rivière brisée à plusieurs endroits par la chaleur continue.

Mars 27.—Arrivé à Autepaque à sept heures du soir.

Mars 28.—Il a mouillé et tonné toute la journée ce qui me donna espérance que nous aurions du froid pour nous rendre. Effectivement, le lendemain, il ventait nord-ouest, et il fit un grand froid.

Mars 29.—Parti de Autepaque à six heures du matin.

Mars 30.—A Madossique.

Mars 31.—Dégradé par la pluie; la rivière déprise; nous avons fait environ deux lieues dans le bois pour nous rendre à des cabanes sauvages, pour prendre un canot d'Ecosse (*sic*). Nous avons vu un peu plus loin que la rivière était déprise. J'ai dit au guide que nous avions quatre-vingt lieues à faire et que nous ne trouverions peut-être pas plus de dix lieues de dépris, qu'il ne serait pas possible de traîner notre canot si loin. Il m'a approuvé.

Avril 1.—Nous avons parti; il avait bien gelé dans la nuit; nous nous sommes rendus jusqu'à la Presqu'île; il y avait environ dix pouces d'eau sur la glace par endroits.

Avril 2.—Aux environs de trois lieues de la Presqu'île nous avons trouvé toutes les glaces refoulées de la rivière dans son entrée. Le guide me dit qu'il pensait que nous serions obligé de nous en retourner; je lui dit qu'il fallait toujours poursuivre notre chemin jusqu'à l'extrémité. Nous avons fait environ deux lieues et demi dessus toutes les glaces; les glaces étaient seulement collées l'une contre l'autre; en sondant, nos bâtons passaient au travers. Le guide me disait à chaque instant qu'il fallait gagner le bois, qu'il ne voulait pas périr. Je lui dis que j'allais poursuivre ma route avec mes chiens qui traînaient le bagage. Le guide pour lors me laissa et gagna le bois; il ne fut environ une lieue qu'il fut obligé de venir me rejoindre; il ne pouvait plus porter ses raquettes dans le bois tant il dégelait. Nous avons fait environ quatre lieues comme ça; nous avons trouvé la rivière nette comme dans l'été; alors nous avons gagné le bois. On nous avait dit qu'il y avait des Français à une lieue plus haut de Namequarte, qui étaient à la chasse; nous nous y sommes rendus,

et, y étant arrivés on nous dit que toute la glace était partie depuis le Grand Saut jusqu'à Namequarte depuis le 16 mars; et il plut toute la journée.

Avril 3.—Il mouilla jusqu'à midi. Pour lors je demandai au guide quel parti prendre; il me répondit qu'il fallait nous en retourner, que les vivres allaient nous manquer. Je lui dis qu'il fallait faire l'impossible; il me dit pour lors que, si je voulais me mettre dans le péril, pour lui qu'il ne le voulait pas, et qu'il était impossible d'aller par terre parce que les rivières et les ruisseaux étaient inondés. Je lui dis qu'il fallait aller chercher un canot en quelque endroit; il me dit que je ne savais ce que je disais. Il avait raison.

Avril 5.—Il me proposa que si je voulais engager un de ces hommes pour venir avec nous jusqu'à la Témisquata, qu'il ferait un canot de bois. Je lui dis que je savais percher et nager; il me dit que je ne connaissais pas la rivière et que nous courrions plus de risques. J'engageai cet homme pour quatre louis et fis un canot. Quand il fallut embarquer, il ne voulait plus venir avec nous, me disant qu'il y avait trop de risque, que la rivière était trop mauvaise. Pour lors je pris une perche en disant: "Allons à la grâce de Dieu!"

Avril 7.—Nous avons parti et n'avons pu faire qu'aux environs d'une lieue que nos perches étaient si grosses de glace qu'on avait de la peine à les lever, et les glaces drivant (*sic*) ne nous permettaient pas de faire davantage.

Avril 8.—Dégradé par les glaces.

Avril 9.—A la rivière Monache.

Avril 10.—A la rivière Tobie, les battures de glaces étaient si au large qu'on ne trouvait pas de fond, l'on ne pouvait plus percher, et la rapide était si fort que l'on ne pouvait plus monter la rivière à l'aviron. Nous avons tiré notre canot sur la glace et nous n'avons pas pu en venir à bout; pour lors nous le mîmes dessus une traine sauvage, et nous avons attelé nos chiens dessus et nous avons fait environ trois-quarts de lieue. Si nous n'eussions pas eu de chiens nous ne nous serions jamais rendus, parce que je pensais que si nous eussions manqué de vivres nous les aurions mangés; c'est ce qui me fit entreprendre le voyage.

Avril 11.—Dégradé par les glaces drivantes.

Avril 12.—A la rivière aux Saumons où nous avons acheté un canot d'Ecosse (*sic*) aux sauvages.

Avril 13.—Au grand Saut.

Avril 14.—Quand nous eûmes fait notre portage en haut du Grand Saut nous avons trouvé la glace bien mauvaise qui nous a obligé de faire un grand traîneau et nous avons mis notre canot dessus, et attelé nos chiens qui ont mené notre canot et notre bagage quinze

lieues. La pluie a prise à midi et nous avons couché à Moque Mequiton.

Avril 15.—Au poste de Madaouesca toujours la pluie sur le corps. Aux environs de deux lieues de Madaouesca nous avons trouvé la rivière déprisée et nous avons embarqué dans notre canot et avons été coucher au poste de Madaouesca.

Avril 16.—Dégradé par la neige et n'ayant plus de vivres. (Je devais être au poste de Témisquata).

Avril 17.—A la rivière à la Truite.

Avril 18.—Au Dégelé; nous avons eu des vivres des Français qui étaient là.

Avril 19.—A la Petite Fourche, dans le Portage.

Avril 20.—A la rivière des Caps.

Avril 21.—Au Kamouraska.

Avril 22.—A Saint-Roch.

Avril 23.—A Beaumont.

Avril 24.—A Québec.

J'ai examiné les places pour la facilité de la poste. Je prévois qu'il n'y a pas de meilleur moyen pour la diligence des postes, que d'établir une maison au bout du Portage, une au poste de Madaouesca et une au Grand Saut, parce qu'il ne sera jamais possible de courir la poste par terre à cause que les montagnes sont trop près de la rivière, à cause des coulées et de la quantité des rivières et des ruisseaux; cela causerait trop de difficultés et on y mettrait un temps considérable. Les voitures convenables pour ces endroits-là seraient la berge ou bateau, au lac, pour aller au poste de Madaouesca, d'autres aussi convenables pour aller au Grand Saut, pour se rendre au fort Howe. En quatre ou cinq jours on peut faire cette route; l'hiver il serait facile de faire tenir les paquets ou autre chose qui sera au bout du Portage. Sur le lac la glace est toujours bonne; il n'y a qu'à Madaouesca qu'elle n'est jamais bien bonne; on peut faire un chemin d'hiver qui ne coûterait pas beaucoup. Il n'y a que dix lieues pour se rendre au poste de Madaouesca qui est à l'entrée de la rivière Saint-Jean; pour aller au Grand Saut, il n'y a que quinze lieues; la glace y est toujours bonne. Il faudrait un chemin d'environ deux lieues par rapport à la chute que le rapide occasionne; la glace n'est jamais bien bonne. Je pense que ce serait assez d'un seul homme pour avoir la conduite sur ces trois postes-là, pour faire tenir le chemin en bon ordre."

Ici finit le journal de Durand, document de piètre valeur littéraire, comme on pouvait s'y attendre, mais qui nous renseigne exactement sur le régime postal vers 1784.

* * * * *

L'ouverture du Portage du Témiscouata n'était encore le fait que de la propre initiative du gouverneur, et les minutes du Conseil ne commencent à le mentionner qu'à la date du 23 mai 1785, lorsque "Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur dépose devant le Conseil une proposition de l'honorable Hugh Finlay, Ecuyer, Maître Général des Postes pour la Province, ayant pour objet l'ouverture d'une route de Kamouraska au lac Témiscouata, et accompagnée d'un calcul des dépenses."

Ce calcul qui ne manque pas d'intérêt se lisait ainsi:

	£	s	d
50 men will consume 1500 rations in a month, which suppose a sum for rations delivered of.....	75	: 0	: 0
Wages for 50 men per month.....	93	: 15	: 0
Rum at $\frac{1}{2}$ pt. per day, 120 gs.....	30	: 0	: 0
Overseer, a dollar per day.....	7	: 0	: 0
Expense per month.....	205	: 15	: 0
Say it will take 2 months.....	205	: 15	: 0
Utensils, implements, etc.....	50	: 0	: 0
	461	: 10	: 0

Les opinions des membres du Conseil paraissent avoir été divisées. Comme il s'agissait d'une route dont le bénéfice allait surtout au gouvernement de Sa Majesté, on aurait voulu lui faire porter entièrement la dépense, et attendre l'opinion des ministres de la métropole. Néanmoins, vu l'urgence, on s'accorda à laisser provisoirement poursuivre les travaux. A une réunion du Conseil tenue l'année suivante, le 4 avril 1786, la question est encore posée, et le vote est pris; sept des conseillers votèrent la continuation des travaux: Holland, De Léry, Pownall, Collins, Lévesque, Finlay et le gouverneur. Les dissidents au nombre de cinq étaient: Baby, Saint-Ours, Caldwell, Mabane et Harrison.¹

Un rapport du 31 octobre 1786 nous apprend que cette année-là l'on continua de travailler au chemin sur un autre plan; on l'élargit et les gens qu'on y employa furent sous la conduite des capitaines Dambourgès et Los.

En 1798, le grand-voyer d'alors, M. G. Taschereau, fait rapport que le chemin ne fut pas terminé et que, à partir de 1786, il s'était gâté en beaucoup d'endroits. Une déclaration d'un nommé Desgranges, "courrier depuis Québec jusqu'au Grand Saut," attira l'atten-

¹ Archives du Canada, B. 14.

tion sur cet état de choses. On n'était plus au temps d'Haldimand, et, comme il s'agissait en l'espèce d'une route pour le service spécial de Sa Majesté, on ne put appliquer facilement la loi de corvée. Dans une lettre datée du 15 novembre 1798, le grand-voyer expose le cas au gouverneur Prescott:

"Suivant les informations que le grand-voyer a prises tous les ans lors de ses tournées de l'état de ce chemin, il lui a été dit qu'il n'avait point été entièrement rachevé et que, depuis 1786, il s'est gâté en beaucoup d'endroits et qu'il était, dès avant la déclaration de Desgranges le courrier, dans un mauvais état; mais ce chemin n'étant pas autorisé suivant les lois de cette Province et n'étant pas, par conséquent, sous la direction du grand-voyer, il ne lui paraît point de sa compétence d'en ordonner les travaux et réparations, qu'il ne pourrait même ordonner en Loi (supposant qu'il fut requis de l'autoriser par un procès-verbal) qu'à ceux à qui il serait particulièrement utile; et comme il ne paraît point particulièrement utile aux habitants cultivateurs de cette Province, il ne serait pas légal au grand-voyer d'en faire une imposition sur une partie de ces Habitants, ce qui laisse croire que ce chemin n'étant encore nécessaire qu'au service particulier du gouvernement pour l'intérêt de cette province, devrait être un objet de la législation.

"Le grand-voyer observe très respectueusement à Votre Excellence qu'il ne lui paraît point qu'il y ait dans cette province d'autre loi qui autorise de prendre des corvées sur les habitants, que pour les objets qui concernent les bateaux et transport des troupes lorsqu'elles sont en marche (Ordonnance du Conseil Législatif du 23 avril 1787) de sorte qu'un habitant qui se refuse au commandement qui lui serait fait d'aller travailler dans un chemin où il ne serait point obligé par un procès-verbal du grand-voyer ne pourrait point être poursuivi pour sa désobéissance.

"Quant à l'état actuel du chemin, les déclarations de Desgranges et autres prouvent qu'il est absolument impraticable et que le courrier ayant été obligé de prendre une autre route s'est écarté pendant un jour et demi, ce qui pourra encore être le cas et peut-être avec des suites plus fâcheuses.

"Comme il est très difficile en cette saison de débarrasser ce chemin et qu'une bordée de neige pourrait en arrêter absolument les travaux, le grand-voyer pense que l'on pourrait envoyer des guides et des hommes avec eux pour plaquer et pour tracer pour le moment un nouveau sentier où l'on éviterait les embarras que les arbres abattus par le vent ont faits sur le chemin, et que, par ce moyen, le courrier pourrait passer avec sûreté."

Ce document permet de saisir sur le fait la différenciation qui commençait dès lors à s'opérer entre les administrations civiles et militaires. La solution de la difficulté est pour le moins curieuse. Elle vint du Nouveau-Brunswick, directement intéressé, à d'autres titres cependant que le gouvernement impérial, à la libre communication avec le Canada.

Le 11 octobre 1799, M. J. Odell, secrétaire de la province du Nouveau-Brunswick charge, au nom de Son Excellence le gouverneur, M. Augustin Duplessis, "proche de la rivière du Cap" de rendre commodément passable le chemin du Grand Portage; il ordonne en même temps à un nommé Martin de faire le même travail du côté de la Madawaska. Les entrepreneurs devaient recevoir une piastre gourde par jour, et les hommes une demi-piastre.

Sans qu'il soit facile de savoir pourquoi, le grand-voyer Tasche-reau nomma quelques jours plus tard, le 7 novembre 1799, le même Duplessis, "maître de poste à la rivière des Caps," pour faire les travaux sur le chemin du Portage. Le même jour il manda à Ryland qu'il croit bon de nommer le sieur Duplessis "car il est déjà, écrit-il en ouvrage sur ce chemin." Il ajoute que, lorsqu'il présentera son compte de dépenses, il verra s'il n'a pas été payé deux fois. Duplessis certifia par la suite avoir débarrassé le chemin du Portage du Lac Témiscouata de 12 à 20 pieds, et que le montant des dépenses se chiffrait à soixante-quatre louis; il ajoutait qu'il n'avait reçu la lettre du grand-voyer qu'à son retour chez lui, son ouvrage terminé. Les documents n'indiquent pas de quelle bourse sortirent les soixante-quatre louis. Il est à croire que le grand-voyer, voyant le Nouveau-Brunswick prendre les devants, et craignant d'être accusé de négligence, imagina cette petite manœuvre de nommer le sieur Duplessis "déjà en ouvrage sur le chemin." *Nihil novi sub sole!*

* * * * *

Haldimand avait vu juste en ordonnant dès 1783 l'ouverture de la route du Témiscouata. Les guerres américaines allaient éclater de nouveau et le Portage était appelé à fournir entre les colonies de l'Angleterre une liaison d'une valeur incalculable. Ce qu'était cette voie militaire à l'époque de la guerre de 1812, il nous est possible de le savoir par un ouvrage du temps.

"A environ quatre milles trois quarts de la rivière des Caps commence le Portage de Témiscouata, et comme c'est la seule route par terre de Québec à Halifax, pendant une distance de 627 milles, elle est très importante et peut-être sera-t-on bien aise d'en avoir une description particulière. Elle fut ouverte pour la première fois en 1783, par le général Haldimand, alors gouverneur, mais bien des personnes la considèrent alors comme si pleine d'obstacles et de

difficultés qu'il serait impraticable d'y établir un passage régulier; cependant la persévérance, jointe aux attentions qu'on y a données de temps en temps, a clairement démontré le contraire, et elle forme à présent une communication susceptible à la vérité de très grandes améliorations, mais qui est ouverte toute l'année, et par où passe toujours la malle d'Angleterre, quand elle a débarqué par le paquebot à Halifax. Depuis la grande route du Saint-Laurent, où la route du Portage s'embranché, jusqu'à la Ferme de Long sur le bord du lac Timiscouata, la distance est de 37 milles; la route se dirige généralement à l'est, mais elle prend un grand nombre de détours pour éviter de monter plusieurs collines très hautes et très escarpées, ou de traverser des marais profonds; cependant elle passe pendant environ 24 milles de cette distance sur une suite de montagnes dont plusieurs sont rudes et très escarpées, mais il n'existe aucun de ces obstacles formidables qu'on croyait d'abord insurmontables, et même quelques efforts, joints à une dépense peu considérable, rendraient cette route aussi commode et aussi bonne pour voyager qu'on peut raisonnablement l'attendre dans un pays sauvage et inhabité. Depuis le bord du Saint-Laurent jusqu'au passage d'eau de Côté, sur la rivière du Loup, à la distance d'environ cinq milles, la route est aussi bonne qu'on peut le désirer et les voitures de charge peuvent y passer jusqu'au passage d'eau, ou jusqu'aux moulins de Ballentines un peu sur la gauche. Le reste du chemin jusqu'au lac Timiscouata a été beaucoup amélioré par les corvées de plusieurs centaines de miliciens qui ont été employés à le réparer, en 1813, sous la surveillance du grand-voyer, le capitaine Destimauville. Dans plusieurs endroits où le fond était mauvais et marécageux, on a formé des chaussées avec des troncs d'arbres; quoiqu'on y ait fait beaucoup de travail, il en reste cependant encore plus à faire pour terminer l'ouvrage: en faisant des seignées (*sic*) des deux côtés de la route, on parviendrait à faire écouler l'eau et à en rendre la base plus solide; on devrait construire des ponts sur les différents courants d'eau, au lieu de l'expédient incommode dont on se sert à présent, d'y placer trois troncs d'arbres, invention très maladroite et très peu sûre, pour faire passer un cheval, et qui laisse trop peu de place pour une charrette. Sous peu d'années on aura certainement remédié à ces défauts, puisque le gouvernement désire tenir ouverte cette ligne de communication, et la rendre aussi commode que les circonstances peuvent le permettre; et en conséquence des ordres donnés à cet effet, plusieurs soldats du dixième bataillon des Vétérans Royaux, avec leurs familles, ont été établis, en 1814, sur des terres qui leur ont été accordées, à des intervalles convenables, sous la direction personnelle de l'arpenteur-général de cette province. Cependant ce petit nombre de colonies n'est pas

encore suffisant pour répondre au but qu'on se propose, et probablement qu'on en placera encore dans des lieux convenables, qui peuvent se trouver en grand nombre, dans les endroits où il y a de grandes pièces de bonne terre, et quelques vastes brûlés, qui peuvent bientôt être mis dans un état passable de fertilité: il n'y a à présent que quelques hangars à différents intervalles, où les voyageurs peuvent passer la nuit à l'abri du mauvais temps, mais comme ils sont inhabités, on n'y peut attendre rien de plus. Deux des soldats vétérans (Clifford et Gardner) qui sont établis sur la rivière Saint-François, à peu près à moitié chemin de la longueur du Portage, ont des chaumières bonnes et commodes, où ils sont toujours disposés à recevoir les voyageurs, et il arrive rarement que quelqu'un passe par là sans être bien aise d'accepter un logement.

"Les principales montagnes sur lesquelles la route passe sont le Saint-François, la côte de la Grande Fourche, Jean Paradis, la montagne de la rivière Verte, et du Buard; les rivières sont du Loup, rivière Verte et Trois-Pistoles qui tombent dans le Saint-Laurent, et la rivière Saint-François, qui tombe dans la rivière Saint-Jean.

"A la Ferme de Long, le voyageur jouit d'une vue agréable et pittoresque du lac Timiscouata, de 22 milles de longueur sur une largeur moyenne de $\frac{3}{4}$ de mille; entourée (*sic*) de tous côtés de hautes montagnes couvertes de bois épais presque jusqu'au bord de l'eau; plusieurs grandes rivières aident par leur courant considérable à remplir ce vaste bassin romantique et isolé. Sur ce point si écarté, des habitations des hommes et des plaisirs de la société, la ferme, tout humble qu'elle est, devient un objet intéressant: elle consiste seulement en une chaumière, une grange et deux ou trois petits apprentis, entourés de quelques champs cultivés et d'un jardin; dans l'été la vue des environs est variée et extrêmement agréable; mais elle ne peut guère dédommager de la solitude de l'hiver. Long, le propriétaire, a lui-même une grande famille et ses fils sont les bateliers du lac, et ils ont toujours des canots d'écorce prêts à passer les voyageurs d'un bord à l'autre. De cet endroit à l'entrée de la rivière Madawaska, la distance est de 15 milles, et 5 milles plus loin se trouve la rivière du Bouleau, où il y a deux autres colonies du bataillon des Vétérans (le sergent Smith et Simpson). A 23 milles au-delà de cet endroit se trouvent les petites chutes de Saint-Jean, et à environ un mille au-dessous de ces chutes, sur la rive occidentale de la rivière, il y a une maison où l'on peut trouver quelque chose de semblable aux convenances d'une auberge, et si elles ne sont pas des meilleures, cependant le voyageur est généralement trop content de pouvoir en profiter pour se plaindre de ce qui leur manque.

“En cet endroit commence l'établissement de la Madawaska, qui continue par intervalles de chaque côté de la rivière Saint-Jean, pendant environ 25 milles; il est composé d'à peu près 200 familles de Canadiens et d'Acadiens; les chaumières sont pour la plupart proprement bâties, et les champs et les jardins bien cultivés; sur la rive orientale de la rivière, au commencement de l'établissement, il y a une église et un presbytère; on y trouve aussi deux moulins à grain. Depuis la fin de cette petite colonie jusqu'aux grandes chutes de la rivière Saint-Jean, la distance est de 15 milles: alors, on trouve un poste militaire, ou pour parler plus proprement, quelques vieilles maisons occupées par un officier non-breveté et quelques simples soldats détachés des corps qui servent dans la province de New Brunswick; de ce poste jusqu'à la presqu'île, il y a 42 milles et l'on trouve un établissement semblable. De la maison de Long à la presqu'île la distance est de 135 milles, dont on peut dire qu'il n'y a que 35 milles de route qui soit déjà faite; pour rendre la communication libre et commode toute l'année, il faudra donc former encore 100 milles de route; mais sur cette distance, toute la longueur de l'établissement de Madawaska peut être considérée comme déjà presque faite; cette entreprise qui d'abord paraît pénible ne serait pas difficile à achever, et on pourrait la conduire sur la rive occidentale des rivières Saint-Jean et Madawaska, en suivant à peu près la route qu'ont prise le 8e et le 104e régiments qui, dans l'hiver de 1813 à 1814, ont marché depuis la presqu'île jusqu'à la Ferme de Long autour du lac Témiscouata, en neuf jours. Depuis la presqu'île jusqu'à Saint-Jean, dans la baie de Fundy, l'espace de 136 milles, les routes sont passablement bonnes des deux côtés de la rivière. Durant l'été la communication par eau depuis le lac Témiscouata jusqu'à Saint-Jean est aisée, n'étant interrompue que par la petite chute et la grande; à la première, il y a un portage d'environ 30 toises, et à la dernière un autre d'environ un quart de mille. Le paquebot traverse la baie de Fundy de Saint-Jean à Annapolis, et de là jusqu'à Halifax, l'espace de 136 milles, la route est très bonne, et les voyageurs peuvent y trouver des logements passables.”¹

On remarquera dans le texte de Joseph Bouchette, la mention du premier essai de colonisation à l'intérieur de la région témiscouadienne. Nous savons par un autre document que 22 soldats du 10e Vétérans avaient été placés avec leur famille sur le Portage du Témiscouata. Ils restaient aux soins de l'administration militaire et reçurent des rations jusqu'au 24 janvier 1819. Les courriers consta-

¹ Bouchette, Joseph, *Description topographique de la Province du Bas-Canada, avec des remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux Provinces avec les Etats-Unis de l'Amérique*. Londres, 1815. pp. 556-562.

tèrent-ils la désertion des Vétérans? En firent-ils rapport au Gouverneur? Toujours est-il que celui-ci qui était alors le comte de Dalhousie, chargea en 1823 le major Elliott d'aller les visiter. Elliott eut le désagrément de constater que sur les 22 familles 15 avaient déjà disparu et que les 7 autres se préparaient à plier bagage.¹ La rigueur du climat, le manque de terre cultivable et la suppression des rations avaient réduit ces pauvres gens à la dernière misère. Elliott voulut les engager à attendre en leur faisant espérer l'intervention du gouverneur en leur faveur, mais toutes ses belles paroles n'empêchèrent pas l'exode de se continuer jusqu'au dernier.

Nous touchons ici à la cause qui allait porter les autorités à abandonner l'ancien chemin et à chercher un nouveau tracé. L'expérience des Vétérans avait démontré que la route du Portage n'offrait que peu ou point de terre cultivables. D'autre part, le manque d'habitations exposait constamment les courriers qui avaient à traverser cette grande étendue de pays sauvage. C'est ainsi qu'en 1827, Sutherland, député du Maître Général des Postes, écrit au major Elliott pour lui représenter ce danger et lui signaler deux cas où les courriers ont failli perdre la vie. Si l'on veut bien considérer que durant la saison d'hiver, toutes les dépêches d'Angleterre passaient dans le Portage du Témiscouata, l'on comprendra que l'autorité militaire dût dès lors se préoccuper de remédier à cet état de choses.

Deux ans plus tard, le gouverneur, sir James Kempt chargea le major J.-A. Wolff, demi-solde du 60e régiment, de chercher une meilleure route, et lui soumit un questionnaire très précis. Le 2 octobre, Wolff, faisant rapport de son voyage, soumit un nouveau tracé et répondit comme suit aux questions qui lui avaient été posées:

"He will ascertain the practicability of making a Road."

A Good road could be made, in every respect preferable to the present one.

"Its probable expense."

About £3000 : 0 : 0 Currency.

"Whether the country through which it will pass is of good quality and fit for settlement."

Very good, and several of the labourers have expressed their wish at the opening of the Road to apply for grants of land thereon.

¹ Archives du Canada. Q. 183, pp. 235-239.

"Whether it will be longer than the present Road."

The present Portage Road is 36 miles, and the intended Road that is, from Cacouna to the Lake, 30 miles; but following the main road from St. Andrew to the Village de la Plaine is about 12 miles, which will make it six miles longer from Quebec to the Lake, but the advantages which the intended road will possess over the present (should it be opened) will far surpass this distance.

"Whether its advantage is so great as to induce the Government to abandon the present line of Road and adopt it."

In my opinion, its advantage would be very great, as from the nature of its soil and timber, it is certain of its being shortly settled, and considering the sums the present Road cost from time to time, and it is supposed the intended Road would not require, and less after its being settled, and the advantages that would derive to travellers, that have to pass through it.

Si l'entretien et la sécurité de la route préoccupaient à bon droit l'autorité militaire, sa défense commençait aussi à s'imposer. Cette même année, 1829, le lieutenant Ingalls est envoyé sur le Lac, au pied du Portage, pour y construire un fortin de bois rond, ainsi que les locaux nécessaires pour le baraquement des troupes. Cet officier adresse à son chef, Charles Gore, un mémoire intitulé: *A Few Remarks on Lake Temiscouata.* J'en détache quelques passages.

"The only inhabitants at present on the Lake consist of four families at the foot of the Portage, and one, six miles lower. On the banks of the Madawaska are occasionally seen a few settled clearances.

"A site has been fixed upon where log Barracks are now erecting on an elevated sandy flat, from 80 to 90 feet above the Lake, and about 100 yards north of the Portage Road. The view from this spot is remarkably beautiful commanding a considerable distance of

the surrounding country and the largest portion of the Lake. It forms a tongue of land with an abrupt descent to the East and North overhanging the Lake and the Valley of the Little River. A spring of delicious water which never freezes in winter gushes out of the side of the hill below the Barracks.

"As the Portage is the only communication with the lower Provinces at present available, its importance as a military station is great; for whatever Power happened first to gain possession, it would be next to an impossibility in the present state of the country to dislodge them. From the settlements on the St. Lawrence to the Lake shores, the whole country is a dense forest intersected with lakes and rivers and steep ridges of mountain land.

"Through this tract runs the present Portage Road, crossing one very considerable stream, the River du Loup, which has a long wooden bridge. Some Americans came from the River St. John in canoes up to the River St. Francis, and landed within $1\frac{1}{2}$ miles of the Portage Road. There are about 50 to 60 acres of land cleared on each side of the Portage Road at the Lake shores. A slightly elevated, sandy ridge bounds this clearance.

"At the period where the people of the State of Maine made an inroad into the disputed territory they were preparing to push along the lee of the Madawaska and take possession of the foot of the Portage on the Lake. An enemy once in possession of that point could easily send a force across the Portage; and, by holding the bridge over the River du Loup on the Portage, and the N.E. side of the village of River du Loup on the St. Lawrence, would effectually cut off not only the communication with Lake Temiscouata and the Madawaska, but also the communication with the Métis Portage and the Restigouche:—that is, in plain English—with England in the winter season. The only means of dislodging an enemy in such positions would be to cut them off from their communication with the Fish River on the River St. John;—at best, a doubtful experiment. But were a British force once in possession of the foot of the Portage with a supporting force at the River du Loup, the communication between Canada and the River Restigouche by the Métis Portage, would at all events be effectually secured.

"At the present moment about 60 armed Americans are at the junction of the Fish River with the St. John's—a few miles below the St. Francis. Their avowed object is to throw a boom across the Fish River, but make no secret that the clearance they are making is for the purpose of fortification. It has been already remarked that canoes can ascend the St. Francis within a mile and a half on the Portage, and, in the winter, this river would form an excellent road.

The banks of the St. John are tolerably well settled as high as the St. Francis, chiefly by American squatters."

L'endroit où le lieutenant Ingalls construisit son fortin de bois s'appelle aujourd'hui Cabano, mais on le trouve encore fréquemment désigné sur les cartes sous le nom de Fort Ingalls.

* * * * *

Durant toute la première moitié du XIX^e siècle, le chemin du Portage semble avoir été très négligé et très mal administré. Un factum adressé par un nommé Pouliot à L'hon. J. Chabot, M.P.P. à la date du 8 décembre 1852, contient des détails quelque peu amusants:

Pouliot se plaint amèrement de la mauvaise administration des syndics. Il doute même que des syndics aient été nommés, car dans plusieurs poursuites on n'a pu trouver que les prétendants à ce poste fussent nommés; "s'ils ont été nommés, quatre d'entre eux demeurent à Montréal et à Québec et ne se sont pas plus occupés de chemin que de ce qui est dans la lune! (*sic*) . . . Restait M. Jones ici qui a voulu poursuivre. Il n'a pu prouver qu'il était syndic! Alors, vu le discrédit des syndics, les infractions se multiplièrent et M. Jones, découragé, a déchargé le gardien et laissé la barrière ouverte" . . . Pouliot fait remarquer agréablement que M. Jones souffrait de cet état de choses pour son commerce car les autres marchands faisaient passer leurs voitures sans payer malgré le gardien, ce que M. Jones, étant syndic, ou croyant l'être, ne pouvait décentement faire! Les fraudeurs de barrière avaient, paraît-il, plus d'un prétexte pour justifier leur action. D'abord, l'impunité leur était assurée; puis, il était notoire que le gardien pratiquait le népotisme sur une vaste échelle et faisait un gaspillage inouï de l'argent recueilli.

Durant ce temps, l'arpenteur Fournier et son collègue J. F. MacDonald—reprenant le travail du major Wolff—cherchaient un tracé plus avantageux pour la route du Portage. La construction du nouveau chemin autorisé en vertu du chapitre 8, 4 Victoria, 1840, ne fut commencée que sous l'Union en 1856.

Le nouveau tracé s'étendait depuis la rivière du Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, ayant 67 milles de longueur avec 14 ponts. Le chemin fut terminé en 1861, à l'exception de un mille et trois-quarts qui furent complétés en 1867. Le coût total du chemin jusqu'à cette date était de \$204,376.01. Une longueur de 54 milles du chemin fut transportée, par proclamation, aux municipalités qu'il traversait. En 1881 le pont de la rivière du Loup, et en 1873, celui de la rivière Verte furent rebâti ainsi que plusieurs petits ponts

et ponceaux. De plus des réparations, au coût de \$26,039.83 furent faites au chemin.

Le néfaste compromis d'Ashburton, signé en 1842, assurait aux Etats-Unis la possession d'un saillant prononcé dans le Bas-Canada. Cette circonstance retarda d'un quart de siècle la construction du chemin de fer Intercolonial qui devait relier pour toutes fins économiques et militaires, les provinces du centre à celles de la mer. Mais, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était à peine en force depuis une semaine que l'ingénieur en chef recevait du Ministre des Travaux Publics l'ordre de reprendre les arpentages commencés autrefois, et de chercher le meilleur tracé possible pour cette voie ferrée—condition *sine qua non* de l'entrée des provinces maritimes dans la confédération.

Trois tracés furent proposés: celui du Nord ou de la baie des Chaleurs, celui du centre et celui de la frontière. Le tracé du centre, le plus naturel et le plus avantageux, coïncidait essentiellement avec le Portage du Témiscouata. Cependant, les autorités impériales, considérant que cette voie, malgré les raisons qui militaient en sa faveur, serait exposée à être coupée dès l'ouverture d'hostilités possibles avec les Etats-Unis, optèrent pour le tracé du nord qui fut définitivement adopté.¹

L'inauguration de l'Intercolonial (1876) marque évidemment le commencement du déclin du Portage du Témiscouata comme voie de communication interprovinciale. Cependant, durant les vingt années qui suivirent son parachèvement, il se fit sur le nouveau chemin un trafic assez considérable pour que l'on songeât à l'établissement d'un chemin de fer régional.

Vers 1887, une compagnie se forma à l'effet de construire une ligne qui devait suivre à peu près le tracé du Portage. Les premiers directeurs de cette compagnie furent: A.-R. MacDonald, P.-E. Grandbois, D. Rossignol, G.-H. Deschênes, J.-J. MacDonald, A. Hamel, J.-I. Tarte et C. Bertrand.

Le 26 août de cette même année, 1887, il y avait 13 milles de terminés, et les travaux furent poussés avec tant de vigueur qu'au 10 janvier 1888, les constructeurs atteignaient Edmunston, dans le Nouveau-Brunswick. La ligne, ouverte au commerce le 22 novembre 1888, avait alors 81 milles de longueur. Depuis, la compagnie a obtenu de pousser un embranchement vers l'ouest pour atteindre le confluent des rivières Saint-Jean et Saint-François. Cet embranchement, long de 32 milles et qui atteint Connor's, est ouvert au trafic depuis le 10 novembre 1891.

¹ Fleming, Sanford, *The Intercolonial*, Montreal, 1876, p. 85.

Le chemin de fer du Témiscouata joint l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup et fait de cette jolie ville un centre où afflue le commerce de plusieurs régions importantes. La gare terminus, la Rivière-du-Loup, est à environ 190 pieds au-dessus du niveau de la mer. La voie doit gravir les pentes de la chaîne apalachienne jusqu'à la hauteur des terres, entre les bassins du Saint-Laurent et du Saint-Jean. Au bout de 24 milles, dans la paroisse de Saint-Honoré, la ligne atteint une altitude de 1,197 pieds pour redescendre à 428 sur les bords du Lac Témiscouata. A Cabano, l'ancien fort Ingalls, se trouvent d'importantes scieries qui donnent à cet endroit perdu un air de petite ville. Traversant Notre-Dame-du-Lac, à Sainte-Rose-du-Déglé, sont deux florissantes paroisses agricoles; le chemin de fer y suit les sinuosités de la berge du lac, traversant l'un des plus beaux paysages de la province de Québec.

Comme il fallait s'y attendre, le chemin de fer du Témiscouata a définitivement ouvert cette belle région à la colonisation. Le canton de Whitworth reçut les premiers colons qui devaient plus tard former les belles paroisses de Saint-Antoine et de Saint-Modeste. Le canton Armand fut ouvert en 1862; on y trouve aujourd'hui un centre prospère: Saint-Honoré. C'est en 1864 que quelques bûcherons se fixèrent à Cabano; la colonisation y est maintenant très active.¹

* * * * *

Nous arrêtons ici ces notes laborieusement rassemblées et qui pourront, espérons-nous, former une base de travail à celui qui—à l'aide de documents nouveaux—entreprendra d'écrire l'histoire complète du Portage du Témiscouata, tour à tour sentier de guerre et de traite, route postale et militaire, artère du commerce et de la colonisation. Cependant, avant de déposer la plume nous nous permettons de faire une suggestion à ceux qui ont un mot à dire au sujet des noms géographiques de cette région. Ne serait-il pas à propos de conserver, en l'attachant à quelque point de la carte du comté de Témiscouata, le nom de ces modestes et braves serviteurs de la civilisation que furent les Gauthier, les Durand, les Desgranges, les Dufour, les Duperré, les Mercure, courriers de Sa Majesté le Roi ?

FR. MARIE-VICTORIN,

Collège de Longueuil,
Qué.

des E. C.

¹ Pelland, A., *Le Témiscouata, ses ressources, son avenir*, Québec, 1910.