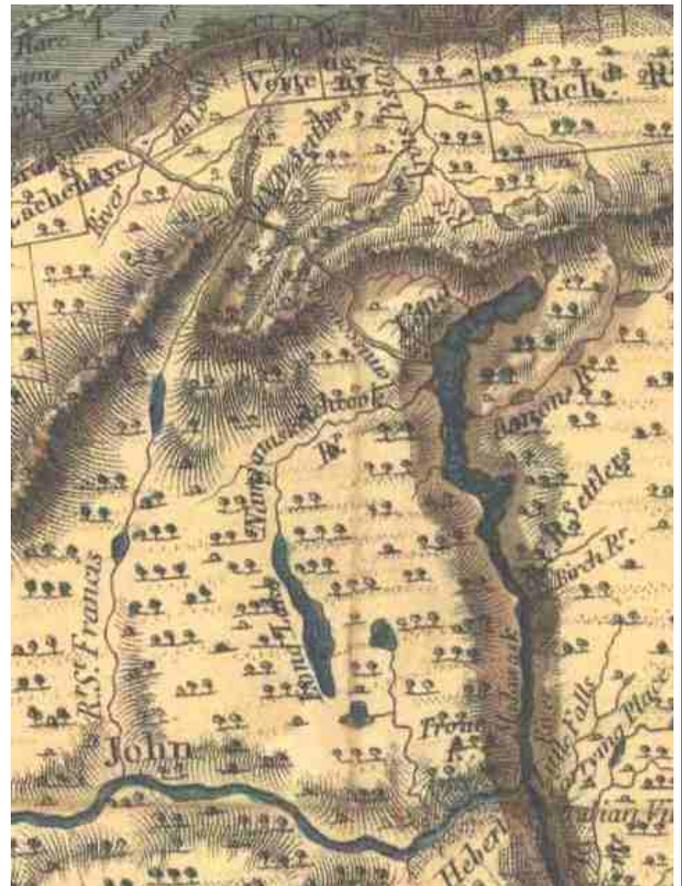


LES CHEMINS ANCIENS DU TÉMISCOUATA : ÉVALUATION HISTORIQUE ET PATRIMONIALE

IMPACT DU RÉAMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE LA ROUTE 185
SAINT-LOUIS-DU-HA! HA! À CABANO

- Étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec -



Histoire
plurielle
services-conseils en histoire et patrimoine

Québec (Québec)
Octobre 2002

Ce rapport d'évaluation historique et patrimoniale a été réalisé par la firme Histoire plurielle pour le Service du soutien technique du ministère des Transports du Québec.

Direction, recherche et rédaction finale	Alain Roy
Recherche historique et rédaction préliminaire	Louise Côté
Traitement cartographique des données	Laura-Lee Bolger (Laboratoire de géographie historique - CIEQ) Philippe Desaulniers (Laboratoire de géographie historique - CIEQ)
Photographies	Denis Roy Roch Belzile Alain Roy

Nous tenons à remercier particulièrement Denis Roy, archéologue au ministère des Transports du Québec, Roch Belzile, directeur du Fort Ingall à Cabano, Réal Jean, conservateur au Musée du Bas-Saint-Laurent, et Marc Saint-Hilaire, directeur du Laboratoire de géographie historique de l'Université Laval, pour leur soutien et collaboration de même que toutes les personnes qui ont contribué d'une façon ou d'une autre à mener à bien cette recherche.

Illustrations de la page principale :

- En haut, à gauche : Bainbrigge, Philip John (July 1842). "Camp St. François, Centre of Temiscouata Portage". Aquarelle, ANC C-000919.
- En bas, à gauche : Lavoie, Ulric (1918). « Compagnie d'autos de Témiscouata, Rivière-du-Loup », Musée du Bas-Saint-Laurent. # L02979.
- À droite : Bouchette, Joseph (1815). "A plan of the route from Halifax to the River du Loup on the St Lawrence" (partie). Coll. BNQ, TRBE0036

1. Table des matières

1. TABLE DES MATIÈRES	1
2. TABLE DES ILLUSTRATIONS	3
3. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE.....	5
3.1 <i>Le territoire et les routes étudiées</i>	5
3.2 <i>Terminologie</i>	7
3.3 <i>Remarques méthodologiques</i>	9
3.3.1 La recherche historique et cartographique.....	9
3.3.2 La validation sur le terrain.....	10
4. HISTORIQUE DES PORTAGES ET CHEMINS DU TÉMISCOUATA	11
4.1 <i>Un vaste réseau de portages amérindiens</i>	11
4.1.1 Le Témiscouata, lieu de passage et d'échanges	11
4.1.2 Les voies d'eau et les portages utilisant le lac Témiscouata	12
4.1.3 Le portage par le lac Pohénégamook	14
4.1.4 Un sentier amérindien jusqu'au lac Témiscouata ?	17
4.2 <i>Une première route : le « chemin français (1746) »</i>	17
4.2.1 Les premiers occupants européens.....	17
4.2.2 Un lien essentiel entre l'Acadie et le Canada.....	18
4.3 <i>Un nouveau lien intercolonial essentiel : le « Chemin du Portage (1783) »</i>	21
4.3.1 Une route d'intérêt stratégique.....	21
4.3.2 Le « Chemin du Portage (1783) » : la construction initiale	22
4.3.3 Une route difficile d'entretien (1783-1812).....	24
4.3.4 Un lien postal essentiel.....	25
4.3.5 La guerre de 1812-1814 et la tentative de colonisation	26
4.3.6 Un regain d'intérêt : les Rébellions de 1837-1838	28
4.4 <i>Apogée et déclin (1838-1862) : le « Chemin du Portage (1783) » et le « Vieux-Chemin (1839-1840) »</i>	31
4.4.1 Les frontières et le conflit de l'Aroostock.....	31
4.4.2 Un réseau routier plus complet	32
4.4.3 Le déclin du « Chemin du Portage (1783) »	34
4.5 <i>La construction du « Chemin-Neuf (1856-1862) » et l'abandon du « Chemin du Portage (1783) »</i>	36
4.6 <i>La « redécouverte » des portages et chemins du Témiscouata</i>	39
4.6.1 Une période d'oubli	39
4.6.2 La redécouverte du chemin : le « Sentier du Grand-Portage (1970) ».....	40
4.6.3 Un tracé authentiquement historique ?.....	42
4.6.4 Un développement touristique associé au « Portage »	43
4.7 <i>Principaux constats</i>	44
5. ÉTAT DE PRÉSERVATION ET VALEUR PATRIMONIALE DES CHEMINS ANCIENS DU TÉMISCOUATA.....	46
5.1 <i>Remarques méthodologiques</i>	46
5.2 <i>Le « Chemin du Portage (1783) »</i>	49
5.2.1 Le segment de Notre-Dame-du-Portage à Saint-Antonin	51

5.2.2 Le segment de Saint-Antonin à la rivière Saint-François	53
5.2.3 Le segment de la rivière Saint-François.....	54
5.2.4 Le segment du chemin Taché au mont Citadelle.....	56
5.2.5 Le segment de Saint-Honoré.....	56
5.2.6 Segment de Saint-Louis-du-Ha ! Ha!.....	59
5.2.7 Le segment de Saint-Louis-du-Ha ! Ha! à Cabano.....	60
5.3 Le « <i>Vieux-Chemin (1839-1840)</i> »	63
5.3.1 Le segment villageois à Cabano	63
5.3.2 Le segment rural de Cabano à Dégelis	64
5.4 Le « <i>Chemin-Neuf (1856-1862)</i> »	66
5.5 <i>Constats et recommandations</i>	67
5.5.1 Le « <i>Chemin du Portage (1783)</i> »	67
5.5.2 Le « <i>Vieux-Chemin (1839-1840)</i> »	70
5.5.3 Le « <i>Chemin-Neuf (1856-1862)</i> ».....	70
5.5.4 <i>Recommandations d'ensemble</i>	71
6. CONCLUSION.....	73
7. RECOMMANDATIONS AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	74
8. BIBLIOGRAPHIE	75
8.1 <i>Sources imprimées</i>	75
8.2 <i>Études</i>	75
8.3 <i>Articles</i>	77
8.4 <i>Cartographie</i>	79
ANNEXE 1 : PERSONNES CONTACTÉES ET RENCONTRÉES.....	85
<i>Entrevues et conversations téléphoniques</i>	85
<i>Séjours sur le terrain</i>	85
ANNEXE 2 : NOTES MÉTHODOLOGIQUES D'ÉVALUATION PATRIMONIALE	87
1. <i>Les approches</i>	87
2. <i>La méthodologie</i>	87
3. <i>L'évaluation</i>	88
4. <i>La mise en valeur</i>	89
5. <i>Quelques références</i>	89
ANNEXE 3: CARTOGRAPHIE DES CHEMINS ANCIENS DU TÉMISCOUATA.....	
<i>Carte 1 : Les « portages amérindiens » du Témiscouata</i>	
<i>Carte 2 : État actuel du « Chemin du Portage (1783) »</i>	
<i>Carte 3 : État actuel du « Vieux-Chemin (1839-1840) »</i>	
<i>Carte 4 : État actuel du « Chemin-Neuf (1856-1862) »</i>	
<i>Carte 5 : Carte synthèse des chemins anciens du Témiscouata</i>	
<i>Carte 6.1 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata</i>	
<i>Carte 6.2 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata</i>	
<i>Carte 6.3 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata</i>	
<i>Carte 6.4 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata</i>	

2. Table des illustrations

Figure 1: Photographie satellite du Témiscouata	5
Figure 2: Les rivières Saint-Jean, Madawaska et Trois Pistoles (Champlain, 1612. Partie)	13
Figure 3: Les portages amérindiens utilisant la rivière Trois Pistoles	13
Figure 4: Un portage vers l'Acadie (1685)	14
Figure 5: Les éléments hydrographiques du portage passant par le lac Pohénégamook (Franquelin, 1686. Partie)	15
Figure 6: Les « portages amérindiens » entre le lac Pohénégamook et la rivière du Loup (Bellin, 1755. Partie)	15
Figure 7: Le portage de la rivière Saint-François (Sproule, 1787b. Partie)	15
Figure 8: Une rare représentation du « chemin français (1746) » (Collins, 1766. Partie)	20
Figure 9: L'emplacement réservé pour une habitation sur les rives du lac Témiscouata (Collins, 1783. Partie)	22
Figure 10: La ferme Long, sur les rives du lac Témiscouata en 1815.	27
Figure 11 : Le camp à la rivière Saint-François, ca. 1839	27
Figure 12: Le « Chemin du Portage (1783) » en 1831 (Bouchette, 1831. Partie)	29
Figure 13: Les soldats britanniques en route pour le Canada	30
Figure 14: L'arrivée des soldats sur les rives du Saint-Laurent	30
Figure 15: Le trajet emprunté par les troupes en 1837 (Anonyme, 1841. Partie)	30
Figure 16: Les revendications frontalières (Henderson, 1827. Partie)	31
Figure 17: Le chemin menant au fort Ingall (en arrière-plan), ca. 1839	33
Figure 18: La rivière Madawaska à Dégelé, ca. 1840	33
Figure 19: Une des premières habitations sur le « Chemin du Portage (1783) » à Saint-Honoré	35
Figure 20: Les troupes britanniques se rendant au Canada (1861)	36
Figure 21 : Le Chemin-Neuf et le lac Témiscouata, ca. 1920	38
Figure 22: La rue Commerciale à Cabano	38
Figure 23: L'école n° 2 et le rang du Vieux-Chemin à Dégelis	39
Figure 24: Le monument de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada au fort Ingall	40
Figure 25: Un segment abandonné du « Sentier du Grand-Portage (1970) », Saint-Louis-du- Ha! Ha!	41
Figure 26: Les vestiges d'un camp, Saint-Honoré	41
Figure 27: Le logo de la corporation Sentier du Grand Portage Inc.	42
Figure 28: Les travaux de reconstitution du fort Ingall en 1973	43
Figure 29: Un segment abandonné de la route nationale n°2 à Whitworth	47
Figure 30: Le système cadastral du Témiscouata (Terres et forêts, 1976. Partie)	50
Figure 31: Le « Chemin du Portage (1783) », de Notre-Dame-du-Portage à Saint-Antonin (carte 6.1. Partie)	51
Figure 32: le parcours sinueux du Chemin-du-Lac et son paysage agricole	52
Figure 33: Le paysage rural du Chemin-du-Lac	52

Figure 34: Le Chemin du Portage, du 4e rang de Saint-Antonin à la rivière Saint-François (Carte 3. Partie)	53
Figure 35: Le « Sentier du Grand-Portage (1970) », entre le chemin du lac Saint-François et le chemin Taché	54
Figure 36: Les berges de la rivière Saint-François	54
Figure 37: Les vestiges possibles d'une culée de pont	55
Figure 38: Tesson de bouteille du XIX ^e siècle découvert sur la rive	55
Figure 39: Le site de la rivière Saint-François en 1815 (Bouchette, 1815. Partie)	55
Figure 40: Le camp Saint-François, ca. 1839	55
Figure 41: Le tracé du « Chemin du Portage (1783) » entre le chemin Taché et le mont Citadelle (carte 6.2. Partie)	56
Figure 42: Vue d'ensemble du rang Vieux-Chemin Nord serpentant vers l'est	57
Figure 43: Le rang Vieux-Chemin Sud (vers l'est)	57
Figure 44: L'extrémité est du Vieux-Chemin Sud et le sentier dans la montagne	57
Figure 45: Vue aérienne de Saint-Honoré	58
Figure 46: Vue de Saint-Honoré à partir du Vieux-Chemin Nord	59
Figure 47: Le paysage du « Chemin du Portage (1783) » à Saint-Louis-du-Ha! Ha!	59
Figure 49: Une perspective intéressante sur le lac Témiscouata	60
Figure 48: Le paysage forestier de la partie ouest du Vieux-Chemin, Saint-Louis-du-Ha! Ha!	60
Figure 51: Des vestiges d'un pont plus ancien	61
Figure 50: Le pont utilisé par les VTT pour enjamber la Petite rivière Savane	61
Figure 52: Le sentier de VTT, vue vers l'ouest	61
Figure 53: Alignements rocheux en bordure du sentier de VTT	62
Figure 54: Le sentier privé, en direction du fort Ingall	62
Figure 55: La partie du « Chemin du Portage (1783) » près des berges du lac Témiscouata	63
Figure 56: Le chemin Caldwell, près du fort Ingall	64
Figure 57: Habitation le long de la rue Caldwell	64
Figure 58: Vue d'ensemble du Vieux-Chemin, vers l'est	64
Figure 59: Le rang Vieux-Chemin à Notre-Dame-du-Lac	65
Figure 60: La route 185 et le « Vieux-Chemin (1839-1840) » à Dégelis	65
Figure 61: Le rang Chemin-Neuf à Dégelis	66

3. Présentation de l'étude

3.1 Le territoire et les routes étudiées

La présente recherche s'intéresse à la présence de chemins anciens dans les municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et du Témiscouata. Ce territoire, situé dans l'est du Québec et au sud du fleuve Saint-Laurent, fait partie de la région du Bas-Saint-Laurent (figure 1).

Le territoire de ces MRC se caractérise d'abord par la présence de basses terres du Saint-Laurent. Situées le long du fleuve, celles-ci s'adossent aux Appalaches, une chaîne de collines aux sommets plats et tabulaires et qui s'étirent en longueur (les monts Notre-Dame). Ce relief de plateaux, dont l'altitude dépasse les 200 mètres, occupe tout l'arrière-pays mais est interrompu par l'importante vallée du Témiscouata, qui constitue

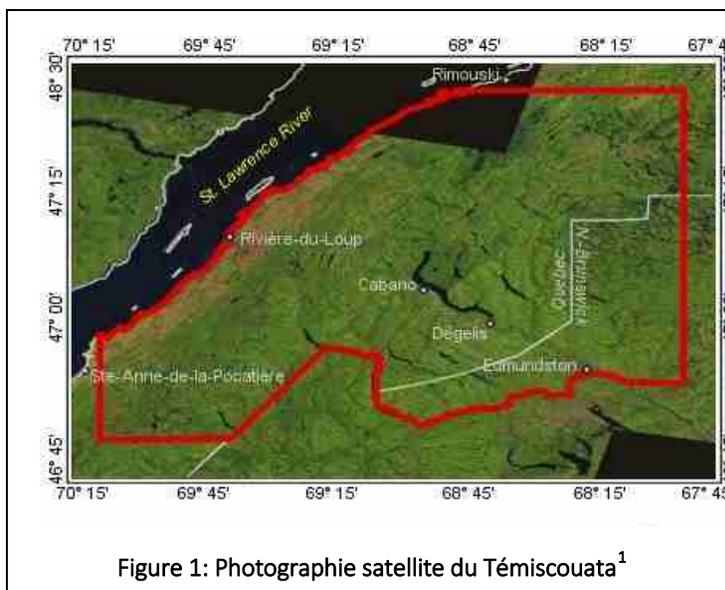


Figure 1: Photographie satellite du Témiscouata¹

une voie de passage naturelle vers les Maritimes (Fortin, Lechasseur, 1993 : 37-39). Ce passage est également favorisé par le réseau hydrographique : la proximité des bassins versants orientés vers le nord (pour les rivières du Loup et Trois Pistoles) et vers le sud (pour les rivières Saint-François et Madawaska) permet de transiter facilement d'un système hydrographique à l'autre alors que la présence de nombreux cours d'eau offre plusieurs trajets possibles (Fortin, Lechasseur, 1993 : 43-46). C'est cependant le bassin associé au lac Témiscouata, comprenant les lacs et rivières en amont ainsi que la rivière Madawaska puis Saint-Jean en aval, qui est le plus important dans cette partie de la région.

Ce réseau de cours d'eau a certes favorisé une implantation européenne, mais a surtout permis d'assurer, en raison de sa position géographique et de ses caractéristiques naturelles, une circulation humaine importante entre la vallée du Saint-Laurent, le bassin de la rivière Saint-Jean et la baie de Fundy. Connues dès l'époque préhistorique, ces voies naturelles sont mises à profit par les colonisateurs français : administrateurs, missionnaires et commerçants les empruntent. Les besoins commerciaux et militaires vont favoriser la construction d'une route terrestre reliant la vallée du Saint-Laurent à l'Acadie et ce probablement dès le XVII^e siècle.

¹ Crédit: <http://www.cfl.scf.rncan.gc.ca/ECOLEAP>

Avec l'occupation européenne en Amérique du Nord, les considérations géopolitiques vont favoriser l'émergence de la région du Témiscouata comme un pivot des relations entre les colonies françaises d'abord, puis après la Conquête et l'indépendance américaine, entre les diverses colonies britanniques. Ce rôle va favoriser l'établissement de nouveaux liens terrestres, dont en particulier le « Chemin du Portage », qui est aménagé en 1783 et dont l'histoire est intrinsèquement liée à celle de Rivière-du-Loup et du Témiscouata. Au XIX^e siècle, pour répondre à de nouveaux besoins, de nouvelles routes sont construites pour mieux desservir la région mais également pour favoriser les relations transcontinentales. Aujourd'hui encore, la route 185 constitue un lien fondamental entre les Maritimes et le reste du Canada. En somme, il existe une parenté certaine entre ces voies de communication historiques qui assuraient la liaison entre le Québec et les Maritimes et la route 185 actuelle. Le projet de réfection de la route 185 actualise en quelque sorte ce rôle stratégique.

Cette étude se penchera sur le système de chemins anciens du Témiscouata et principalement sur ce que l'on a appelé le « Chemin du Portage » ou « Portage du Témiscouata ». Elle est devenue nécessaire à la suite de l'annonce du projet de réaménagement de la route 185 entre les municipalités de Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! qui menaçait une partie d'un sentier de véhicules tout-terrain (VTT) reliant ces deux villes. Comme il était allégué localement que ce sentier reprenait le tracé d'un chemin datant au moins du Régime français, il devenait impératif de préciser le contexte historique de ce sentier et d'analyser l'évolution des routes terrestres dans le Témiscouata afin de relativiser l'impact du projet sur d'éventuels vestiges des voies de communication anciennes qui pourraient subsister dans cet axe.

De façon générale, cette recherche s'attarde à l'importance historique du système de communications et de transport associés au Chemin du Portage. Des Amérindiens jusqu'à aujourd'hui, diverses routes ont été empruntées à travers le temps, toutes reliant la vallée du Saint-Laurent aux Maritimes. Si certaines ont emprunté les portages et voies navigables, d'autres ont été construites à travers montagnes et forêts. Du Régime français à nos jours, ces routes anciennes ont parfois laissé des traces dans le paysage, se superposant de manière à former un lacin complexe s'étendant à travers le Témiscouata.

Outre le paysage, la présence de ces voies anciennes a historiquement influencé l'identité qui s'est constituée dans les MRC de Rivière-du-Loup et du Témiscouata. On en trouve des traces dans la toponymie (la municipalité de Notre-Dame-du-Portage), dans l'odonymie (le « Chemin du Portage » à Saint-Louis-du-Ha! Ha!) ainsi que dans de nombreuses désignations institutionnelles (le « Centre hospitalier régional du Grand-Portage » à Rivière-du-Loup), corporatives ou associatives (la Société de sauvegarde du patrimoine du Grand-Portage à Rivière-du-Loup).

Or, si cette référence au passé de la région et particulièrement aux chemins anciens est présente dans la culture et la mémoire, peu de traces tangibles de ces voies historiques sont identifiées ou reconnues comme telles. En somme, on conserve la mémoire du lieu,

mais sans que celle-ci se traduise de façon concrète dans un lieu de mémoire. En effet, si l'importance historique de ces voies anciennes, particulièrement du Chemin du Portage, est facilement reconnue, il faut noter que concrètement, on ne connaît pas ou très peu les traces réelles que ces routes ont laissées. Cette méconnaissance se traduit dans une grande confusion des termes et de l'odonymie : on parle, parfois indifféremment, de « sentier du Portage » ou du « Grand-Portage », de « Chemin du Portage » ou du « Portage du Témiscouata », de « Vieux-Chemin », de « Chemin du Témiscouata » ou du « Chemin-Neuf ». Encore aujourd'hui, à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, à Cabano et à Dégelis, on trouve soit une rue, soit une route appelée « Vieux-Chemin », regroupant ainsi sous le même vocable les traces subsistantes de deux routes construites à des époques différentes.

Cette confusion des termes rend bien compte non seulement de la complexité historique mais aussi de l'embrouillamini des traces que l'on pourrait présumer encore existantes de ces routes anciennes dans la région. Cette complexité traduit également les difficultés rencontrées au cours de la présente recherche. Il est à espérer que la présente étude facilitera la compréhension du phénomène dit du « Portage » qui a si manifestement marqué cette vaste région.

3.2 Terminologie

Afin de permettre de distinguer les diverses appellations et définitions historiquement accordées aux sentiers, chemins et routes qui ont traversé la région, la terminologie suivante sera utilisée au cours de cette étude :

Les « portages amérindiens »:

Il s'agit des routes qui étaient en majeure partie navigables mais qui comprenaient des sentiers de portage, et qui ont permis aux Amérindiens et aux premiers explorateurs Euro-Québécois de circuler entre le Saint-Laurent à la baie de Fundy. Trois voies principales sont connues: l'une passant par la rivière Saint-François et le lac Pohénégamook pour rejoindre la rivière Saint-Jean et les deux autres passant par la rivière Trois Pistoles puis rejoignant le lac Témiscouata, la rivière Madawaska puis de là la rivière Saint-Jean. Par ailleurs, contrairement à la conception généralement répandue et, selon toute vraisemblance, l'existence d'un sentier amérindien qui aurait « portagé » toute la distance entre Notre-Dame-du-Portage et Cabano paraît improbable.

Le « chemin français (1746) »:

Il s'agit d'un sentier ou d'une route tracée entre Notre-Dame-du-Portage et le lac Témiscouata. Certains croient que le sentier existe dès le XVII^e siècle, mais il est possible d'attester que c'est 1746 que l'administration coloniale a fait effectivement construire une telle route.

Le « Chemin du Portage (1783) » :

Il s'agit d'une route reliant Notre-Dame-du-Portage à Cabano et construite par l'administration coloniale britannique en 1783. Il s'agit de la première portion d'une route se rendant jusqu'à la baie de Fundy. Alors qu'on se rend à Cabano par voie terrestre, le reste de la route s'effectue en canot en empruntant le lac Témiscouata, la rivière Madawaska puis la rivière Saint-Jean. C'est probablement à cause de cette dualité, qui associe la portion terrestre aux portages amérindiens, que l'on a désigné cette route comme étant le Chemin du Portage ou le Portage du Témiscouata.

Le « Vieux-Chemin (1839-1840) » :

En 1839-1840, l'administration britannique entreprend de compléter le réseau routier autour du lac Témiscouata, pour permettre la circulation en tout temps. Le « Vieux-Chemin » relie alors le Fort Ingall à Dégelis. Par ailleurs, dans la même foulée, les Britanniques tracent un chemin de halage, qui favorise également une meilleure navigation sur la rivière Madawaska. On a appelé ce chemin ainsi pour le distinguer du « Chemin-Neuf », construit vingt ans plus tard. Encore aujourd'hui, une portion importante de ce chemin est désigné sous ce nom à Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis.

Le « Chemin-Neuf (1856-1862) » :

Suite aux plaintes concernant la difficulté d'entretien du « Chemin du Portage (1783) », on cherche à construire une nouvelle route. Celle-ci sera effectivement érigée entre 1856 et 1862, reliant Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick et sera désignée comme le « Chemin-Neuf », aussi nommée ou Chemin du Témiscouata, ce qui la distinguait du tracé plus ancien. Au XX^e siècle, il devient la route nationale n^o 2, puis la route 185 actuelle. Au cours des années 1970, devenu section de la route Transcanadienne, on procède à des réaménagements, mais son tracé demeure en bonne partie celui aménagé à l'origine. Un tronçon de cette route, entre Notre-Dame-du-Portage et Dégelis, porte encore aujourd'hui le nom de « Chemin-Neuf ».

Le « Sentier du Grand-Portage (1970) » :

Au cours des années 1960-1970, on assiste à une redécouverte de l'histoire locale et particulièrement de celle du Chemin du Portage, sans distinction des origines ou de la chronologie. Dans le cadre d'un projet récréo-touristique visant la relance du Témiscouata, on propose alors la reconstitution du fort Ingall, l'ouverture d'une station de ski et l'aménagement d'un sentier pédestre et de ski de fond. Ce dernier est appelé « Sentier du Grand-Portage » en souvenir de la route qui circulait

autrefois dans le Témiscouata. Le tracé est percé sans qu'ait été menée une recherche historique approfondie : bien que le sentier circule sur certains segments connus du « Chemin du Portage (1783) », une bonne part de son tracé n'a rien à voir avec le chemin ancien.

3.3 Remarques méthodologiques

Afin de mener à bien cette évaluation historique et patrimoniale, un bilan exhaustif des connaissances relatives aux différentes voies de communication historiques du Témiscouata a d'abord été réalisé, bilan appuyé également par la constitution d'un dossier cartographique. Par la suite, une évaluation patrimoniale a été effectuée sur le terrain en comparant l'état des lieux aux données historiques et cartographiques accumulées.

3.3.1 La recherche historique et cartographique

Pour réaliser l'étude historique de l'évolution des chemins anciens du Témiscouata, une bibliographie exhaustive relative aux différents sentiers et chemins anciens du Témiscouata a d'abord été constituée. Celle-ci a révélé que la production d'ouvrages et d'articles était abondante, notamment dans le cadre de publications d'histoire locale. L'ensemble de cette production a été consultée, ce qui a permis de constater qu'elle souffre de certaines répétitions, de contradictions et de confusion (qu'il s'agisse de la terminologie, de la présence effective du sentier amérindien, etc.) et de l'absence d'études historiques ou de recherches récentes. À l'exception de quelques ouvrages d'importance (Marie-Victorin, Voisine, Trottier, Caron, Roy) ce sont souvent les mêmes constats qui sont repris et, à l'occasion, les mêmes erreurs. Cette masse de données a dû être clarifiée, notamment en ce qui a trait aux interprétations divergentes.

Afin de parfaire cette analyse de la production imprimée, des recherches complémentaires ont été entreprises. En ce qui a trait à la documentation écrite, les dossiers d'archives constitués par la Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup (SHGRDL) de même que la documentation accumulée par le Musée du Bas-Saint-Laurent ont été dépouillés. C'est cependant sur le plan iconographique et cartographique que cette recherche complémentaire a été la plus utile. D'une part, la recherche d'iconographies anciennes a permis de documenter, à l'aide de gravures, d'illustrations ou de photographies anciennes, le paysage viaire du Témiscouata. Il faut noter une rareté générale en termes de représentations iconographiques, quels qu'en soit le type de support. De même, sur le plan des sources cartographiques, une liste bibliographique la plus exhaustive possible des cartes anciennes des sentiers et chemins anciens du Portage a été dressée. La consultation de celles-ci a permis de dresser un bilan historique et patrimonial plus précis.

Parallèlement à la recherche bibliographique, des communications avec de nombreuses personnes intéressées ou impliquées dans le dossier du Chemin du Portage (voir la liste

en annexe 1) ont permis de compléter la documentation accumulée, de connaître la perception du milieu sur la question des sentiers et chemins du Portage ainsi que de valider certaines pistes de réflexion.

3.3.2 La validation sur le terrain

La seconde partie de cette étude consiste à évaluer la valeur patrimoniale des segments subsistants et disparus des chemins anciens du Témiscouata. Cette tâche a été accomplie en deux temps : il a été nécessaire tout d'abord de préparer la validation sur le terrain en procédant, d'une part, à une superposition de la cartographie historique et d'établir la problématique générale du patrimoine viaire dans le contexte de cette étude. Une fois ces tâches réalisées, il était requis de constater sommairement sur place l'état patrimonial des routes anciennes du Témiscouata.

Afin de localiser les tracés de chemins anciens sur le territoire actuel des MRC de Rivière-du-Loup et du Témiscouata, il a été indispensable de constituer préalablement le répertoire des cartes sur lesquelles sont superposées les données historiques recueillies. Pour ce faire, un fichier cartographique informatisé et géo-référencé a été constitué à partir des cartes modernes. Il s'agit en l'occurrence des cartes au 1 : 20 000, y compris le cadastre actuel, qui couvrent le territoire étudié. Ce fichier informatique a été traité en intégrant les données cadastrales les plus anciennes disponibles. L'utilisation de cartes cadastrales permet non seulement de localiser avec exactitude les tracés anciens, mais également de comparer avec précision les cartes entre elles. C'est ainsi qu'ont été reportées sur une carte actuelle du Témiscouata les données relatives aux chemins anciens présentes sur certaines cartes du cadastre primitif, notamment des cartes de cadastre des années 1850 pour le territoire situé le long du Saint-Laurent, d'une carte cadastrale du « Chemin du Portage (1783) » et du « Chemin-Neuf (1856-1862) » datant de 1863 ainsi que de cartes cadastrales de 1882 pour les terres situées dans les environs du lac Témiscouata.

Par ailleurs, comme l'intérêt pour les routes anciennes en tant que patrimoine national est assez récent, il en résulte que les outils conceptuels pour procéder à une évaluation patrimoniale sont inexistantes. Une réflexion préalable a été nécessaire, en s'inspirant notamment d'expériences menées en Suisse. Si l'approche adoptée est avant tout empirique, elle a par contre été nourrie de réflexions et d'échanges autour d'un document de référence préliminaire (annexe 2).

Ces informations ont été confrontées à celles obtenues sur le terrain. En effet, une validation sommaire des données historiques et cartographiques a été effectuée sur le terrain, à l'occasion d'un séjour de deux jours en mai 2002. Des observations ont été effectuées sur les segments carrossables des chemins anciens de même que sur certaines portions de sentiers, dont le sentier de VTT entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. Ces constats ont été reportés sur des cartes synthèses (annexe 3), qui présentent l'état des connaissances patrimoniales sur les chemins anciens du Témiscouata.

4. Historique des portages et chemins du Témiscouata

De la préhistoire à nos jours, la vallée du lac Témiscouata a continuellement servi à relier la vallée du fleuve Saint-Laurent à la baie de Fundy et à l’océan Atlantique. Cependant, la forme de ce lien a évolué avec le temps, en fonction des besoins.

La présente étude vise donc à identifier les principales étapes de l’évolution de ce lien. Cependant, la documentation disponible sur les portages amérindiens et la période de la Nouvelle-France pour cette région est fort limitée. De même, les études portant sur l’évolution de ces voies à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle sont à toutes fins pratiques inexistantes. Conséquemment, le traitement de ces périodes est plus sommaire et l’étude s’attardera davantage sur le « Chemin du Portage (1783) », la route qui a marqué le plus l’histoire locale.

L’autre difficulté qui s’ajoute à la réalisation de l’étude est relative à l’ambiguïté historique. En effet, la présence de chemins anciens est historiquement incontestable, mais il semble que des perceptions, des traditions conceptions largement répandues, notamment concernant les «portages amérindiens» et le tracé du chemin construit sous le Régime français, ne sont pas à fondées sur la réalité. La présente étude s’attarde donc à la clarification de certaines des ambiguïtés historiques qui concernent les chemins anciens du Témiscouata.

4.1 Un vaste réseau de portages amérindiens

4.1.1 Le Témiscouata, lieu de passage et d’échanges

Voie de circulation naturelle très ancienne entre la vallée du Saint-Laurent, le bassin du fleuve Saint-Jean et la baie de Fundy, la région est fréquentée par plusieurs groupes autochtones dont l’occupation est davantage manifeste durant le Sylvicole moyen (400 av. J.C. à 1000 ap. J.C.) (Chalifoux et Burke, 1995 : 263). Même si les Montagnais, les Iroquoiens et les Micmacs connaissent la région, ce sont les Malécites ou Etchemins qui occupent le Témiscouata au moment de l’arrivée des Européens. Ils fréquentent tout le territoire qui s’étend de la Baie de Fundy au fleuve Saint-Laurent. Semi-nomades, ils cultivent le maïs, ils pêchent et chassent le gibier, parfois sur de grandes distances (Pelletier, 2001 : 17).

Les environs du lac Témiscouata sont alors fort fréquentés : parmi l’ensemble des sites archéologiques préhistoriques découverts dans ce secteur, 45 au total, plusieurs d’entre eux sont situés sur les rives de la rivière et du lac Touladi, un secteur riche en chert, une pierre prisée pour la fabrication d’outils de chasse et d’usage domestique (Chalifoux et Burke, 1995 : 237). Selon ces auteurs, cette zone constitue tout probablement un lieu d’échanges dans le réseau des communications du Saint-Laurent vers l’Atlantique. Cependant, son occupation demeure sporadique : un seul site, le site Davidson, qui est

situé sur les bords du lac Témiscouata et à l'embouchure de la rivière Touladi, témoigne d'une occupation répétée et probablement plus prolongée, ce que démontre, entre autres, la présence d'une plus grande variété d'outils et de vestiges céramiques (Chalifoux et Burke, 1995 : 238).

Dans leurs déplacements en canot, les Malécites empruntent toutes les voies d'eau accessibles. Certaines routes sont plus fréquentées que d'autres et sont connues grâce aux témoignages et cartes de l'époque de la Nouvelle-France. Trois voies sont plus importantes, soit deux par le lac Témiscouata et une troisième par le lac Pohénégamook (voir Carte 1 : « Carte des « portages amérindiens » du Témiscouata »), chacune de ces routes ayant ses avantages, selon la saison, le point de départ et la destination des voyageurs.

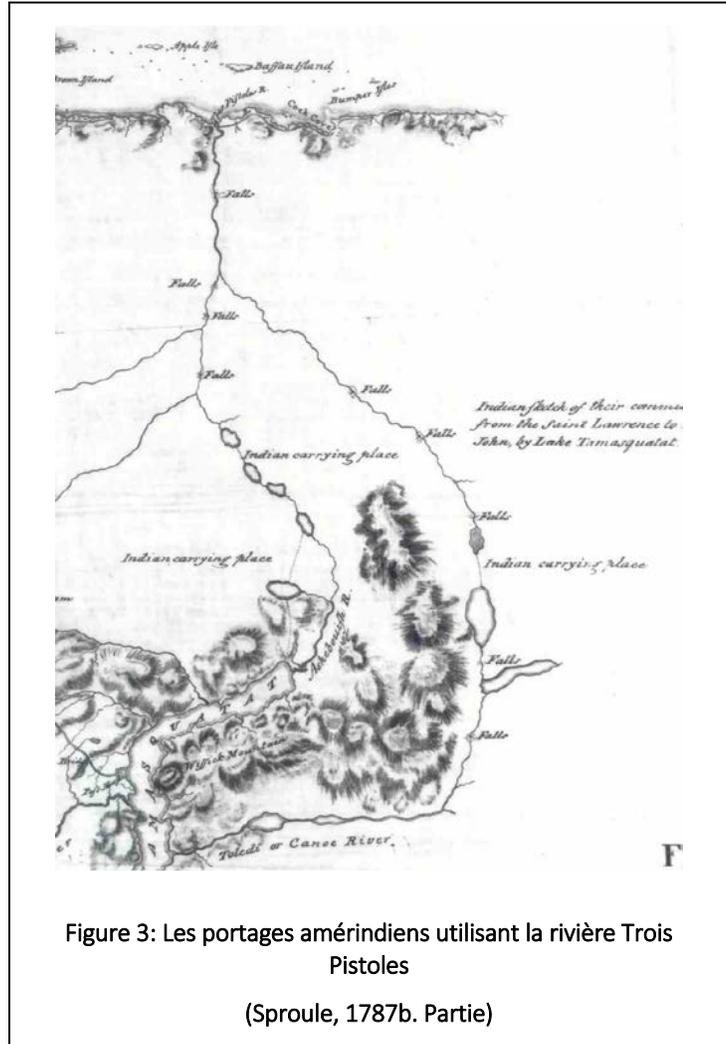
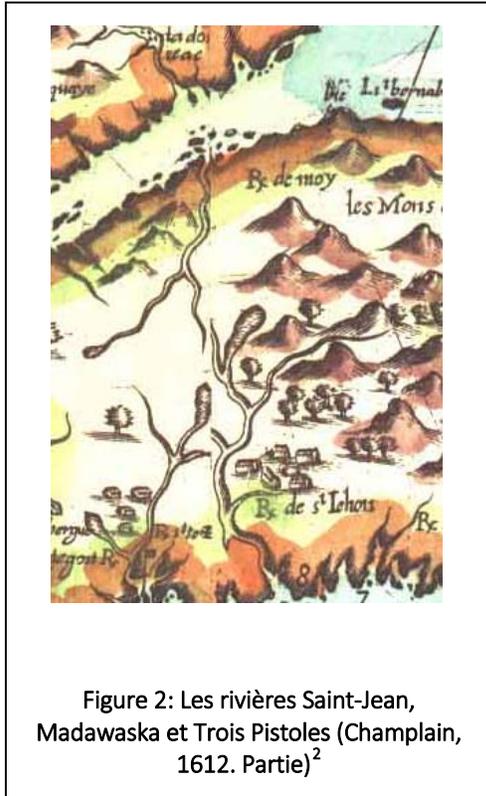
4.1.2 Les voies d'eau et les portages utilisant le lac Témiscouata

Pratiquement jusqu'au XIX^e siècle, les Malécites remontent le fleuve Saint-Jean et la rivière Madawaska, de la baie de Fundy jusqu'au lac Témiscouata. De là, deux routes principales leur permettent d'atteindre le Saint-Laurent et éventuellement Tadoussac où ils troquent avec les Montagnais et plus tard avec les Français. La première passe par la rivière Ashberish, jusqu'aux Sept-Lacs. Un court portage permet ensuite d'atteindre la rivière Trois Pistoles qui se jette dans le Saint-Laurent, en face de Tadoussac. Du lac Témiscouata, les Amérindiens suivent aussi la rivière Touladi, les lacs Touladi et des Aigles, la rivière et le lac Saint-Jean, la rivière Boisbouscache, la rivière Trois Pistoles et le fleuve. Plus long, ce portage a l'avantage de passer par les carrières de chert, situées sur les rives du lac et de la rivière Touladi (Fortin et Lechasseur, 1993 : 86).

Ces deux portages empruntent la rivière Trois Pistoles, le passage certainement le plus connu des Français, parce que ce cours d'eau aboutit directement en face de Tadoussac (Voisine, 1958 : 6). Au nord du fleuve Saint-Jean, cette rivière est d'ailleurs l'une des seules à paraître sur les premiers plans français dont les indications, pour cette partie du territoire, proviennent surtout de témoignages autochtones. Champlain mentionne, dès 1604, que les Amérindiens utilisent le fleuve Saint-Jean pour se rendre à Tadoussac. Cinq ans plus tard, Marc Lescarbot ajoute que c'est par « *un bras d'icelle qui vient de vers le Nor-oüest* » qu'ils joignent Tadoussac (Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle-France*, cité dans Fortin, Lechasseur, 1993 : 80). Les deux cours d'eau apparaissent déjà sur la carte de Champlain de 1611 (figure 2).

La voie par la rivière des Trois Pistoles est également la plus fréquentée, ce qu'atteste un commentaire de La Mothe-Cadillac en 1692. Elle ne perdra de son influence que vers le milieu des années 1740 (Voisine, 1958 : 14). Par ailleurs, avec le temps, la localisation de ces portages se précise : une carte de George Sproule de 1787 indique clairement le tracé des « portages amérindiens » reliant le lac Témiscouata à la rivière Trois Pistoles (figure 3). Il est à noter que la dernière mention de ces sentiers se trouve sur une carte dressée par

Joseph Bouchette en 1831. On peut donc penser que ceux-ci ont donc été utilisés jusque dans la première moitié du XIX^e siècle.



² Les références complètes pour les cartes anciennes se retrouvent en bibliographie. Par contre, les crédits des illustrations et photographies sont indiqués en note de bas de page.

4.1.3 Le portage par le lac Pohénégamook

Le troisième portage passe par le lac Pohénégamook. Si cette voie est assez connue, les tracés précis de certains segments demeurent toujours à l'état d'hypothèses.

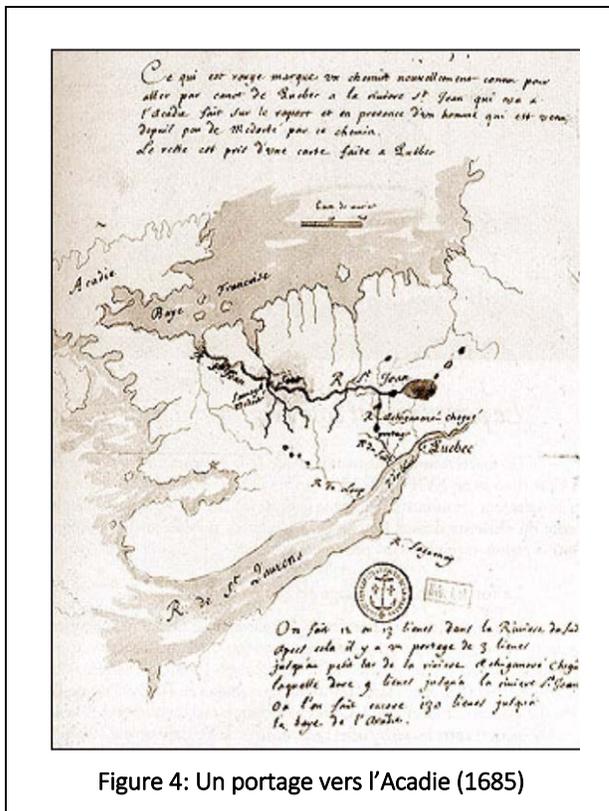
Dans son étude sur le « grand portage », l'abbé Adrien Caron pense également que la vallée du Témiscouata est sûrement commode pour passer des rives du Saint-Laurent à la vallée du fleuve Saint-Jean (Caron, 1980 : 83-84). Il croit par contre que la voie la plus empruntée, au moment du contact avec les Européens, passe plutôt par la rivière Saint-François et le lac Pohénégamook (Caron, 1980 : 83). Il semblerait par ailleurs que les Malécites préféraient ce portage car « *ils trouvaient trop abrupte la descente par la rivière Madawaska* » (Caron, 1980 : 84).

Pour étayer sa thèse, il mentionne l'importance accordée à ce lac dans la cartographie réalisée sous le Régime français. De fait, celle-ci identifie trois éléments fondamentaux dudit portage, comme le démontrent les figures 4, 5 et 6. Il s'agit en l'occurrence du lac Pohénégamook, d'un enchaînement de trois petits lacs et finalement de la rivière Saint-François.

À partir de la rivière Saint-Jean, on note d'abord la présence d'un lac important, le lac Pohénégamook. Celui-ci est effectivement visible sur une carte anonyme de 1685 (figure

4), carte qui « *marque un chemin nouvellement connu pour aller par canot de Québec à la rivière S^t Jean qui va à l'Acadie* ». Dessinée « *sur le rapport et en présence d'un homme qui est venu depuis peu [...] par ce chemin* », celle-ci indique certes un passage par la rivière du Sud, mais représente clairement le lac Pohénégamook et, en enfilade avec lui, trois autres petits lacs.

De même, la carte réalisée par Franquelin en 1686 (figure 5) présente les mêmes éléments. En fait, on peut penser que sont reportés sur la « *Carte générale du voyage que Monsr De Meulles intendant de la justice, police et finances de la Nouvelle France* », une carte indiquant le territoire parcouru lors du voyage de De Meulles jusqu'en Acadie, les principales composantes



du dit portage, même si leur représentation cartographique demeure imprécise. À partir de la rivière Saint-Jean, on accède au lac Pohénégamook, auquel succède une rivière, la rivière Saint-François. On aperçoit également une enfilade de trois petits lacs, qui sont reliés à ce qui serait la rivière du Loup. Près d'un siècle plus tard, en 1755, sur une carte dessinée par Nicolas Bellin, le portage est indiqué par des pointillés entre le lac Pohénégamook, deux petits lacs et la rivière du Loup (figure 6).

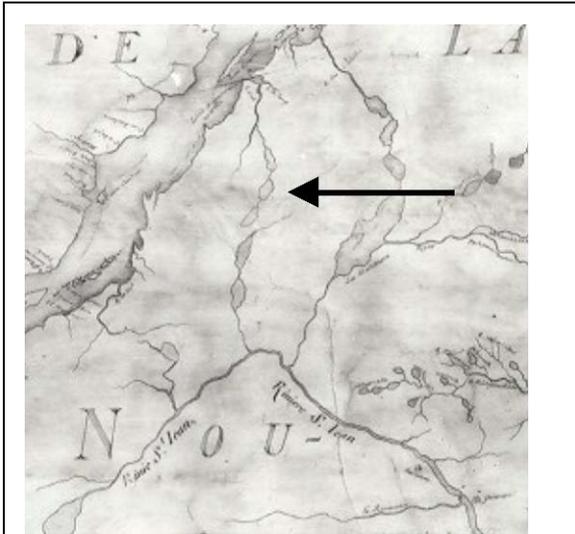


Figure 5: Les éléments hydrographiques du portage passant par le lac Pohénégamook (Franquelin, 1686. Partie)

Le fait que le « portage amérindien » utilisait la rivière Saint-François est également attesté par la carte de George Sproule de 1787 : non seulement dessine-t-il un portage reliant la rivière Saint-François au « *petit lac étroit* » puis aux lacs du Dentiste et Chamard (figure 7), mais précise, dans une annotation, que « *By information of the Indians the River Saint Francis is navigable for canoes from its junction with the Saint John, to the bridge on the Grand Portage*³ » (Sproule, 1787b).

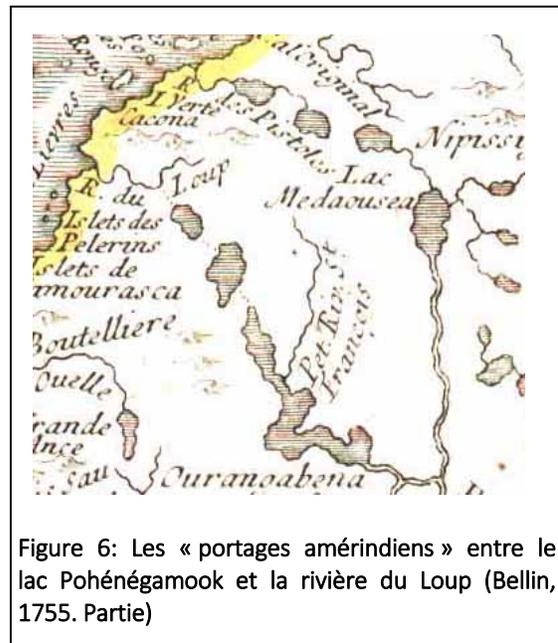


Figure 6: Les « portages amérindiens » entre le lac Pohénégamook et la rivière du Loup (Bellin, 1755. Partie)



Figure 7: Le portage de la rivière Saint-François (Sproule, 1787b. Partie)

³ Le « Grand Portage » dont il est question ici est la route construite en 1783 et qui relie le Saint-Laurent au lac Témiscouata.

Par contre, la portion du trajet suivi entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saint-François demeure encore mal connue. Une première hypothèse, proposée par Nive Voisine en 1958, suggère que les Amérindiens utilisaient un portage dans les environs de ce qui est aujourd'hui Notre-Dame-du-Portage, puis rejoignaient la rivière Saint-François par l'amont de la rivière du Loup (annexe 3, carte 1). Cette possibilité est réfutée par la documentation historique, notamment les annotations de Sproule en 1787. Une seconde hypothèse est proposée par Adrien Caron (1980), qui s'est davantage penché sur la question. Pour celui-ci, le point de départ du sentier serait plutôt situé à deux lieues en amont de la future ville de Rivière-du-Loup, dans un secteur qui prendra plus tard le nom de Notre-Dame-du-Portage. Ce portage se rendrait au ruisseau du Portage, puis le trajet s'effectuerait ensuite en canot sur la rivière du Loup, pendant environ une lieue. Arrivés au tournant de la rivière, les Autochtones effectuaient un second portage, « *sur de la terre noire* », pour atteindre la rivière Verte. On suivait celle-ci vers le sud, en naviguant lorsque c'est possible (Caron, 1980 : 76-77) (annexe 3, « Carte 1 : Les « portages amérindiens » du Témiscouata »).

Les voyageurs canotaient ensuite sur la rivière des Roches, puis sur les lacs à Chamard et du Dentiste avant d'effectuer à nouveau un court portage jusqu'au « *Petit lac étroit* », cette succession de trois lacs qui apparaît clairement sur toutes les cartes. De là, ils atteignaient une section « *torrentielle* » de la rivière Saint-François, selon Mgr de Saint-Vallier qui fait le voyage en 1686, puis le lac Pohénégamook, d'une longueur de deux lieues. La branche sud de la rivière Saint-François permet finalement d'atteindre le fleuve Saint-Jean, en « *un cours calme de 42 milles [67,5 kilomètres], tout en méandres* » (Caron, 1980 : 76-77 et 82).

Cette interprétation semble pour l'essentiel confirmée par la documentation historique. Ainsi, M^{gr} de Saint-Vallier mentionne dans son journal de voyage que « *nous naviguâmes sur les quatre rivières du Loup, des Branches, de Saint-François et Saint-Jean : on fait peu de chemin sur les deux premières, on est plus longtemps sur les deux autres* » (reproduit dans Caron, 1980 : 92). Il note également que ce trajet, « *le plus court chemin* », est peu fréquenté et n'est navigable qu'en mai et juin (reproduit dans Caron, 1980 : 93). Par contre, il est possible que le point d'arrivée effectif sur les rives du Saint-Laurent ne soit pas Notre-Dame-du-Portage, mais plutôt la baie de la rivière du Loup. Dans ce cas, le « portage amérindien » n'utiliserait pas le ruisseau du Portage, mais la rivière du Loup jusqu'à son embouchure, un endroit fréquenté et connu des Autochtones. Ainsi, lors de son périple de Québec vers l'Acadie en 1686, M^{gr} de Saint-Vallier s'arrête huit à dix jours dans la baie de la rivière du Loup, où se situe « *la dernière habitation du Canada* » et note que ce lieu est propice pour « *assembler les Sauvages; on y en attendait une centaine* » (reproduit dans Caron, 1980 : 92). Cependant, pour tirer une conclusion plus définitive, cette question devrait être approfondie, notamment par des recherches en archives.

4.1.4 Un sentier amérindien jusqu'au lac Témiscouata ?

Selon plusieurs auteurs, il semble que les Autochtones auraient aussi fréquenté un long sentier de portage, utilisé de « *temps immémorial* » (Voisine, 1958 : 6), qui aurait relié la tête du lac Témiscouata (secteur actuel de Cabano) aux environs de Notre-Dame-du-Portage. L'allégation qu'un tel portage ait effectivement existé, reprise à de nombreuses occasions, doit cependant être traitée avec circonspection. D'abord, il semble plutôt contraire à la logique amérindienne de « porter » sur une si grande distance : pourquoi circuler en ligne droite à travers montagnes et marécages alors qu'il leur est plus simple de voyager par les lacs et les rivières ? De plus, on ne trouve que peu de traces archéologiques de la présence autochtone sur les rives ouest du lac Témiscouata : sur les 45 sites découverts dans la région, on n'en trouve que deux à la tête du lac, près de la rivière Ashberish et de son portage, mais aucun dans les environs de Cabano, là où aboutirait un tel sentier. Finalement, dans l'ensemble de la documentation consultée, aucun témoignage d'époque ne permet d'attester la présence d'un tel sentier amérindien.

4.2 Une première route : le « chemin français (1746) »

Les missionnaires et administrateurs français utilisent très tôt le réseau de « portages amérindiens ». Il est également assuré qu'une route est construite en 1746 pour répondre aux besoins stratégiques de communication et de transport entre le Canada et l'Acadie. Mais s'agit-il du premier lien terrestre reliant le Saint-Laurent au lac Témiscouata ? Certains auteurs soutiennent qu'un tel sentier aurait été utilisé ou aménagé pour répondre aux besoins de la traite des fourrures dès le XVII^e siècle. Cette hypothèse ne résiste cependant pas à l'étude des faits historiques. Par ailleurs, si l'existence du « chemin français (1746) » est attestée par une importante documentation historique, le tracé qu'il emprunte ne peut être qu'estimé, car un seul document cartographique, réalisé en 1766, en précise le parcours à travers le Témiscouata.

4.2.1 Les premiers occupants européens

Pendant la plus grande partie du XVII^e siècle, le Témiscouata demeure un lieu de passage pour les voyageurs qui utilisent les « portages amérindiens ». Selon plusieurs historiens, les premiers Français qui passent par le lac Témiscouata sont trois Récollets, les pères de La Foyer, Fontiner et Gardon et un Jésuite, le père Le Jeune (Albert, 1932 : 32; Marie-Victorin, 1919 : 65). D'après l'abbé Caron, il est possible que les Récollets aient suivi le lac Témiscouata et la rivière des Trois Pistoles, même s'il préfère croire qu'ils ont plutôt effectué le trajet par le lac Pohénégamook (Caron, 1980 : 28-29). Cette dernière hypothèse est corroborée par les écrits de Thomas Albert qui fait passer les Récollets par les rivières Saint-François et du Loup, donc probablement par le lac Pohénégamook (Albert, 1932 : 32). L'abbé Caron démontre par ailleurs que ni le père Le Jeune, ni M^{gr} de Saint-Vallier — dans un voyage effectué en Acadie en 1686 — n'ont vu le lac Témiscouata (Caron, 1980 : 31).

L'occupation européenne dans les environs de Rivière-du-Loup débute en 1673. Un important marchand, Charles Aubert de la Chesnaye, se fait concéder la seigneurie de la Rivière-du-Loup où il installe un poste de traite pour stimuler le commerce avec les « *Nations Sauvages* » (Chrétien Le Clercq, cité dans Voisine, 1958 : 10-11). En 1680, il achète la seigneurie de Kamouraska et trois ans plus tard, au nom de ses deux enfants, il obtient celle de Madawaska. Celle-ci s'étend le long de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata où de la Chesnaye se fait construire deux corps de logis en pierres, l'un à la tête du lac (aujourd'hui Cabano) et l'autre à peu près à la hauteur de ce qui aujourd'hui Notre-Dame-du-Lac. Ces postes, qui servent peut-être de relais autant que de postes de traite, jalonnent le trajet suivie par le négociant : de Rivière-du-Loup, Charles Aubert de la Chesnaye expédie les fourrures par le lac Témiscouata, la rivière Madawaska et le fleuve Saint-Jean jusqu'à Port-Royal où il possède un autre comptoir. De là, la précieuse cargaison est expédiée en France, exemptée de droits, car « *les taxes de 25 et 10 p. cent imposées sur les fourrures canadiennes ne s'appliquent pas en Acadie* » (Zoltvany, 1969 : 34). Il est intéressant de noter que 10 ans après la concession, l'intendant De Meulles se plaint amèrement de la concurrence d'Aubert de la Chesnaye en ce qui a trait à la traite dans la région de Tadoussac, car il peut faire transiter les fourrures par le lac Témiscouata, où il dispose de comptoirs (Voisine, 1958 : 11). Finalement, il semblerait que les postes de Cabano et Notre-Dame-du-Lac soient incendiés en 1723 par des Amérindiens hostiles (Roy [1982] : 3).

Le voyage vers l'Acadie s'effectue surtout sur l'eau partir du lac Témiscouata. Est-ce qu'un sentier existe entre le Saint-Laurent et le dit lac ? Selon Belzile, entre Rivière-du-Loup et la tête du lac Témiscouata, le sieur de la Chesnaye parcourt la distance « *en portageant durant les soixante-cinq kilomètres qui traversent les monts Notre-Dame* » (1992 : 4). Par contre, on peut s'interroger sur une telle possibilité, considérant que les efforts requis pour aménager un tel sentier sont importants, que les effectifs de La Chesnaye à Rivière-du-Loup sont limités et que le réseau des « portages amérindiens » est facile d'accès, sans compter qu'il peut compter sur une importante main-d'œuvre autochtone. En somme, il a très bien pu faire transiter ses fourrures par les « portages amérindiens », notamment par la rivière Trois Pistoles. Il semble donc qu'il n'y ait pas eu non plus de sentier au XVII^e siècle. Cependant, seule une recherche plus poussée dans les fonds d'archives permettrait de tirer une conclusion plus définitive.

4.2.2 Un lien essentiel entre l'Acadie et le Canada

Dès les débuts de la colonie, il était déjà question de relier par voie terrestre l'Acadie au Canada. En mai 1670, l'officier chargé de compléter la remise de l'Acadie à la France, le chevalier de Grand Fontaine, est mandaté pour chercher une voie de communication, car « *pour le maintien du dit pays d'Acadie, il paroist n'y avoir rien de plus important à faire que d'en ouvrir la communication avec les habitants ou colonies françoises qui sont sur la rivière de St. Laurent* » (cité dans Voisine, 1958 : 4). Cette recommandation est également faite à Talon en 1671 et à Frontenac l'année suivante. Mais cette démarche reste vaine.

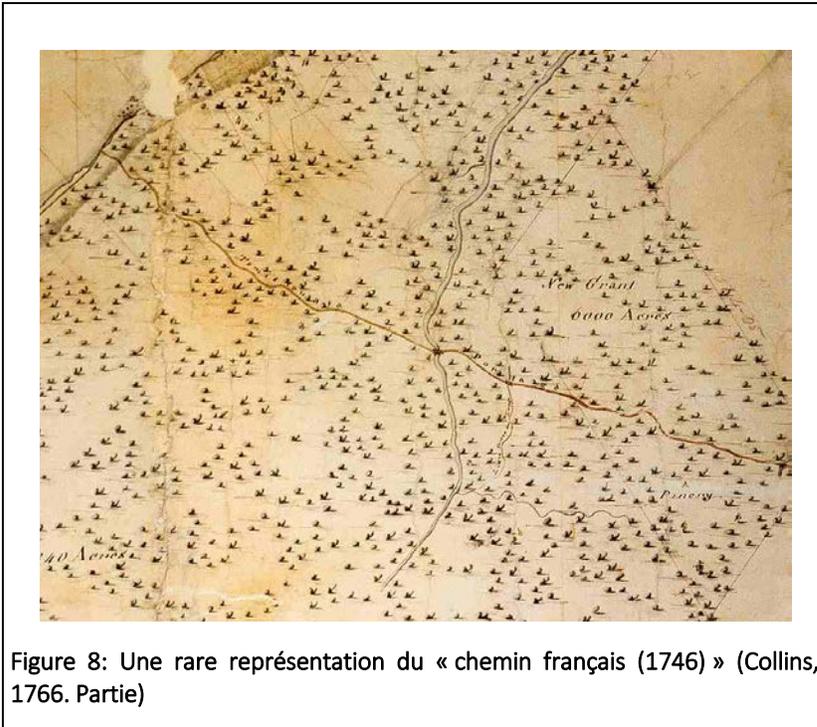
Dans les dernières décennies du Régime français, les tensions sont vives entre les colonies britanniques et françaises d'Amérique. L'immense territoire de la Nouvelle-France est peu peuplé et formé de régions très éloignées les unes des autres. L'hiver, le fleuve gelé nuit aux communications entre l'Acadie et la vallée du Saint-Laurent. Pour maintenir une certaine unité territoriale, il faut à tout prix établir un lien terrestre praticable à l'année.

L'importance d'un tel chemin apparaît lors de la guerre de 1744, notamment dans le cadre des expéditions militaires en Acadie dirigées par Paul Marin puis par Claude de Ramezay. Celle dirigée par Ramezay, en 1746-1747, est davantage connue grâce au journal que tient le sieur de Beaujeu et à la correspondance de l'intendant Hocquart. On y apprend que le gros des troupes passe par la mer alors qu'une troupe d'Amérindiens passe par la rivière Saint-Jean, une voie qu'ils reprendront au retour (Voisine, 1958 : 16). Le Témiscouata s'avère également essentiel pour les communications : grâce aux courriers qui y passent régulièrement, le gouverneur de Québec et le commandant Ramezay « *se tiennent mutuellement au courant des développements* » (Voisine, 1958 : 16). Même des ravitaillements y transitent : alors que les troupes souffrent d'une pénurie de vivres, l'intendant Hocquart demande « *de faire partir 50. habitans pour porter ces vivres atravers les bois, jusques au Lac Témisquata* » (cité dans Voisine, 1968 : 17). En 1747, Hocquart rapporte que « *le transport a esté fait ce printemps au Lac Temisquata* », mais que finalement les vivres ont été données au père Germain pour les Amérindiens (Voisine, 1958 :17).

C'est à cette occasion que les autorités de la Nouvelle-France prennent conscience de la valeur stratégique de ce lien interrégional et qu'elles décident d'ouvrir une route se rendant au lac Témiscouata. Elles font tracer en 1746 « *un chemin ou sentier d'Environ 3 pieds [environ 1 mètre] dans le Portage depuis La Rivière-du-Loup[...] jusques au lac Témisquata* » (cité dans Voisine, 1958 : 18). En 1757, Lévis précise dans une lettre qu'il faut aller « *jusqu'à la Rivière du Loup; on remonte cette rivière; après quoi, on fait le portage de Témiscosatac, qui a vingt lieues et au travers des montagnes, et l'on arrive au lac Témiscosatac* » (cité dans Voisine, 1958 :7). Au-delà, le voyage s'effectue par voies d'eau, par la rivière Madawaska et le fleuve Saint-Jean jusqu'à la Baie Française (de Fundy). Le gouverneur Beauharnois et l'intendant Hocquart avisent la métropole que les travaux sont faits « *pour faciliter la communication avec l'Acadie Et Pour y faire passer quelque détachement de françois et Sauvages sil Est nécessaire* » (cité dans Voisine, 1958 : 18). Dès 1747, de retour d'Acadie, le sieur de Beaujeu circule par cette route avec quelques officiers et raconte que la longue marche en raquettes qu'il y a effectuée a été « *bien fatigante* » (cité dans Voisine, 1958 : 17).

Le « chemin français (1746) » (figure 8) devient donc un maillon essentiel du réseau de communications entre la vallée du Saint-Laurent, Louis-bourg et l'île Saint-Jean. Il faut dire, comme le reconnaît la Galissonnière en 1750, que l'intérêt stratégique est important : « *la Rivière Saint Jean [...] est la seule voye par laquelle on puisse*

communiquer durant six mois de l'année de Louisbourg à Québec » (cité dans Voisine, 1958 :19).



La nouvelle route permet désormais le transport de marchandises par traînes l'hiver et par charrettes l'été. On ne néglige d'ailleurs pas son entretien : En 1749, l'intendant Bigot fait refaire le chemin au complet car « les bois y avoient repoussés et quelques fossés comblés commençoient à le rendre impraticable » (Bigot à Rouillé, cité dans Voisine, 1958 : 20). Pour faciliter les communications, on établit aussi trois magasins, le premier à la

rivière du Loup, le second au lac Témiscouata et le dernier « au-dessus du portage du themiscouata ». Des gardiens y distribuent des vivres aux courriers, car la route sert évidemment au transport des dépêches (Voisine, 1958 : 20).

Pendant la guerre de Sept Ans, la liaison entre Québec et ce qui reste de l'Acadie est permanente. On fait passer les renforts, le ravitaillement et les messagers par le « chemin français (1746) ». Le transport des dépêches y est également fort important : en 1750, Bigot souligne que les courriers l'utilisent fréquemment, un constat que reprend Lévis en 1760 (Voisine, 1958 : 22-23). Il est aussi emprunté par plusieurs Acadiens déportés qui se réfugient dans la vallée du Saint-Laurent : de 1755 à 1759, Charles des Champs de Boishébert est chargé d'assister ces migrants. De même, Vaudreuil répond à des émissaires acadiens que s'« ils viennent à Témiscouata, ils y trouveront des vivres » (cité dans Voisine, 1958 : 24). Après la chute de Québec, certains refont la route en sens inverse. À la fin du Régime français, la recrudescence de voyageurs — soldats, courriers, missionnaires et traiteurs — fait du « chemin français (1746) » une route bien connue (Voisine, 1958 : 26).

4.3 Un nouveau lien intercolonial essentiel : le « Chemin du Portage (1783) »

Au début du Régime anglais, le « chemin français (1746) » continue d'être fréquenté pour la traite des fourrures, mais les nouvelles autorités coloniales ne perçoivent pas tout de suite son importance interrégionale. Elles en prennent conscience à partir de 1775, lorsqu'éclate la guerre d'indépendance américaine.

4.3.1 Une route d'intérêt stratégique

La révolte d'une partie des colonies britanniques désorganise complètement le service postal du Canada, lequel transite jusque-là par New-York. Pour rétablir l'indispensable lien entre le Québec et la Nouvelle-Écosse, on commence donc à utiliser le « chemin français (1746) » du Témiscouata dès 1775. L'hiver, c'est d'ailleurs la seule façon de relier Québec et Londres : « *The only possible means of establishing a winter communication with Great Britain was to send couriers by the inland route to Halifax* » (Smith, 1920: 76). Pendant la durée de la guerre, des Acadiens ainsi que quelques Amérindiens assurent les communications entre Québec et Halifax (Voisine, 1958 : 25).

L'intérêt des autorités coloniales pour cette route dans le Témiscouata ne s'arrête pas au transport du courrier. À la fin de la guerre, l'Amérique du Nord britannique, formée des colonies restées fidèles à la Grande-Bretagne, est désormais divisée en deux blocs régionaux : le Canada d'une part, et les colonies maritimes de la côte Atlantique d'autre part. Entre ces deux entités, séparées par les États-Unis « *potentiellement hostiles* », les communications se font par voies d'eau, mais seulement l'été. Pendant les cinq mois d'hiver où le fleuve Saint-Laurent est gelé, il devient indispensable et même vital d'établir un lien terrestre entre les colonies britanniques : ainsi, en 1783, le gouverneur Haldimand précise qu'il faut établir « *une route de communication de cette Province à Halifax pour assurer une communication qui soit sûre et rapide, en toutes saisons, entre les deux provinces et la mère-patrie* » (Cité dans Voisine, 1958 : 28). Comme le souligne l'historien Stacey, « [...] *good communication between Quebec and the seaboard was simply a condition of existence for Canada as a British colony* » (Stacey, 1953 : 1). Le lien terrestre par le Témiscouata reprend toute l'importance qu'il avait et joue à nouveau le rôle de lien intercolonial essentiel pour maintenir l'unité du territoire.

L'état du « chemin français (1746) » laisse toutefois à désirer. Le gouverneur Haldimand est le premier à s'en plaindre et à déplorer les mauvaises communications avec les chefs militaires d'Halifax (Voisine, 1958 : 27). Le courrier prend plusieurs semaines à se rendre à destination : « *At the best it could not be made in less than a month* » (Smith, 1920, p. 81). Le service est irrégulier et on se plaint dès 1780 des frais « *exorbitants* » demandés par les courriers acadiens qui circulent à travers le Témiscouata. Pour Haldimand, la construction d'une nouvelle route aura pour effet que « *nous serons entièrement libérés de l'assistance des habitants* » (cité dans Voisine, 1958 : 27). De plus, en 1781, des marchands londoniens faisant affaire avec Québec demandent d'établir rapidement une route d'hiver régulière entre Québec et Halifax (Smith, 1920 : 77). Le sort

en est jeté, un nouveau chemin sera construit pour relier en toutes saisons le Canada et la Nouvelle-Écosse.

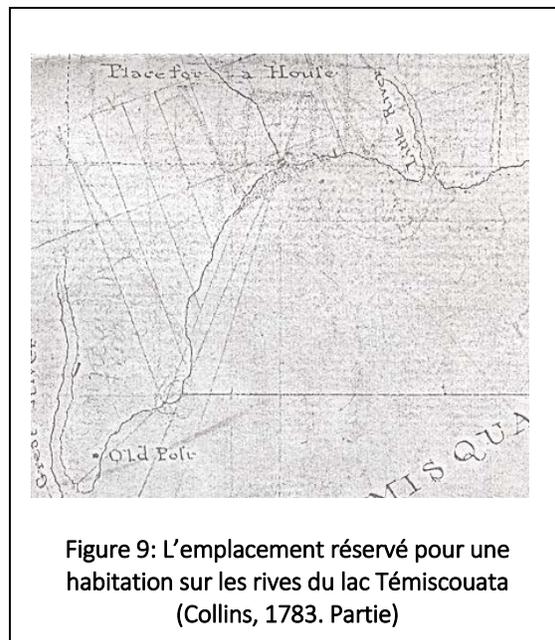
4.3.2 Le « Chemin du Portage (1783) » : la construction initiale

Haldimand projette d'établir le point de départ du « Chemin du Portage (1783) » à Kamouraska. Le chemin se rendra de là jusqu'au lac Témiscouata. Là, un homme de confiance, établi à demeure, transportera les courriers en canot, à travers le lac et la rivière Madawaska. Au Grand Sault (Grand Falls, N.B.), sur le fleuve Saint-Jean, un autre employé assurera le transport jusqu'à Aukpaque et la Nouvelle-Écosse (Haldimand à Parr, gouverneur de la Nouvelle-Écosse, cité dans Voisine, 1958 : 28).

Sous la conduite du grand-voyer Renaud, on entreprend les travaux au printemps 1783, alors que l'arpenteur-général John Collins dessine le tracé. Emprunte-t-on le tracé du chemin construit sous le Régime français ? Le rapport de Jean Renaud laisse entendre que le chemin est arpenté et tracé à neuf :

« Ayant engagé trois guides au fait et connaissant le Portage du dit Lac [...], nous avons cherché 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 éloignant le long des Caps, et nous avons continuer de plaquer jusqu'à la rivière du Loup [...]. Là, [nous avons laissé] M. Collins avec le dit parti et les guides, afin de poursuivre jusqu'au lac et plaquer le chemin dans les plus beaux endroits possibles. (Jean Renaud, cité dans Pelletier, 1942 : 31). »

Il est important de souligner que le début de la nouvelle route, sur les rives du Saint-Laurent, est aménagée « près de l'endroit où l'ancien sentier était pratiqué »: il apparaît donc probable que certains segments de route se soient chevauchés. Pour Nive Voisine, le chemin « suit en gros l'ancien sentier du Régime français » (Voisine, 1958 : 34), Par contre, l'arpenteur Collins ne fait aucunement mention de la route sur la carte qu'il dresse en 1783, bien qu'il indique, sur les rives du lac Témiscouata dans le secteur occupé aujourd'hui par Cabano, un lieu potentiel d'établissement ainsi que ce qui semble être un ancien poste.



En ce qui a trait à la construction de cette route, les défis sont nombreux. La première équipe de miliciens, provenant des paroisses de Rivière-des-Caps, Kamouraska, Rivière-Ouelle et Sainte-Anne, se met au travail. Ils sont à l'entrée du « Chemin du Portage (1783) » le 13 juin. La tâche est pénible. On ouvre le chemin dans des « *cedrières horribles à passer à cause des gros arbres abas Entassés les*

uns sur les autres & Beaucoup d'eau San Egouts un terrain mol & de distances en distances des grandes costes » (cité dans Voisine, 1958 : 31). Les ouvriers arrachent les arbres, font disparaître les souches, roches et cailloux et remplissent les bas-fonds avec des pièces de bois placées de travers sur des lambourdes. Le caractère marécageux rend les travaux difficiles, car il faut transporter le bois requis pour de longs pontages, l'un d'entre eux s'étendant sur 18 arpents (Voisine, 1958 : 31).

Le 29 juin, 183 nouveaux miliciens viennent remplacer la première équipe qui ne s'est rendue qu'à la rivière du Loup, une distance de deux lieues. Le deuxième groupe de travailleurs doit construire de nombreux ponts sur les rivières et ruisseaux. Le 4 juillet, un troisième contingent de 125 hommes vient leur prêter main forte. On renvoie ces 300 ouvriers chez eux, le 20 juillet. Seule une trentaine d'hommes demeure pour faire sauter les roches qui encombrant la route au-delà de la rivière Saint-François. Les travaux cessent le 1^{er} novembre (Voisine, 1958 : 33).

Cette route est désignée comme le « *Temiscouata Portage* », comme le démontre les cartes de Joseph Bouchette (1815 et 1831). On l'appelle également « *Portage Road* » et même « *Grand Portage* », quoique cette dénomination soit beaucoup moins fréquente. À la différence du Régime français, le chemin est désigné par un toponyme, le Chemin du Portage ou Portage du Témiscouata. Il est possible qu'on l'appelle ainsi dû au fait que le reste de la route, du lac Témiscouata à la baie de Fundy, s'effectue en canot ou en bateau plat, assimilant la portion terrestre de la route à un portage.

La partie terrestre de la route s'embrancher sur la route qui va à Québec, à « *six lieues plus bas que l'église de Camouraska et près de l'endroit où l'ancien sentier était pratiqué* » (Rapport Collins, cité dans Caron, 1980 : 98). Dans une description ultérieure de la route, Joseph Bouchette précise que le point de départ du chemin se situe à « *environ quatre milles trois quarts [7,64 kilomètres] de la Rivière des Caps* » (Bouchette, 1815 : 556). D'après Collins, cet endroit est le plus favorable pour gravir « *les côtes de la mer* ». La route se dirige ensuite vers le sud-est, jusqu'à la rivière du Loup : jusque-là, la route est parfaitement achevée, les bas-fonds ayant été pontés « *avec des lambourdes hautes de Deux pieds à Deux pieds & demy [0,6 à 0,7 mètre] & des pièces de Dix pieds [3 mètres] à travers & de distances en distances, de quinze pieds [4,5 mètres]* » (cité dans Voisine, 1958 : 34). Après avoir traversé la rivière du Loup sur un pont de deux canots, la route s'enfonce dans les terres, toujours dans la même direction, croisant plusieurs montagnes et bas-fonds, rivières et ruisseaux et évitant les obstacles. La voie de 3,6 mètres de large est dotée de deux ponts importants : à la rivière Verte (10,9 mètres d'ouverture et 19,5 mètres de « *pavés*⁴ ») et Saint-François (13,7 mètres d'ouverture, 33,5 mètres de « *pavés* »). Bien que la seconde section de la route soit moins bien achevée, le « *Chemin du Portage (1783)* », qui n'a coûté que 391 £, est passable sur toute sa longueur, non seulement pour les chevaux mais aussi pour les voitures (Voisine, 1958 : 35).

⁴ Il s'agit probablement de la longueur « pavée » du pont, c'est-à-dire couverte de bois.

4.3.3 Une route difficile d'entretien (1783-1812)

Le « Chemin du Portage (1783) » est cependant loin d'être terminé. En 1784, le grand-voyer Jean Renaud propose d'y apporter diverses améliorations, dont un élargissement, ainsi que l'établissement d'un moulin et des postes. Haldimand lui ordonne de préparer l'installation de bâtiments et moulins tant « *au Lac qu'au Pied de la Montagne qui est à la Moitié du Chemin* » (cité dans Voisine, 1958 :36). Si Renaud inspecte le chemin en mars 1784, rien ne permet d'affirmer que les travaux ont bel et bien été menés. C'est à la suite de décisions du Conseil Législatif qu'on poursuit, en 1785 et 1786, des travaux de « finition » (Voisine, 1958 : 36). En réalité, on refait presque entièrement la route : « *on détruit la chaussée faite 3 ans auparavant et on la remplace par un chemin élargi de 22 à 24 pieds [entre 6,71 et 7,32 mètres] avec des fossés de chaque côté* », une nouvelle technique pour assécher les bas-fonds (Voisine, 1958 : 38). Selon Hugh Finlay qui la parcourt en 1787, les seize premiers milles (25,75 kilomètres) sont de première qualité, les dix milles (16 kilomètres) au-delà de la rivière Saint-François sont plus difficiles et les derniers milles, jusqu'au lac, sont faciles (Voisine, 1958 : 39).

Dans un relevé réalisé en 1787, James Peachy indique l'ensemble des composantes de la route (bois utilisé, caractéristiques, etc.). On réserve alors deux emplacements pour l'installation de maisons de poste : la première sur les rives du lac Témiscouata, près de l'embouchure de la « petite rivière », la seconde sur les bords de la rivière Saint-François (Peachy, 1787). L'occupation du secteur du Fort Ingall débute dès cette époque, car en 1788, David Higginbottom, ancien courrier, met sa ferme de 500 acres, située « *au bout du nouveau chemin du Lac Témiskouata* », en vente, l'annonçant comme un excellent poste de traite (Voisine, 1958 : 13). Son projet de vente échoue et sa ferme est abandonnée en 1791 (Voisine, 1958 :45).

Sur le reste du tracé, puisque personne n'habite à proximité⁵, le « Chemin du Portage (1783) » se détériore rapidement. En 1793, tous les ponts ont été emportés et des milliers d'arbres morts encombrant la voie; cinq ans plus tard, une tempête a jeté plus de 3 000 arbres au travers de la voie, la rendant impraticable. Face aux plaintes, et suite aux pressions du gouverneur, le grand voyer engage Nicolas Séguin en 1798 pour « *Tracer et Marquer un Sentier* », c'est-à-dire dégager de la voie sur une largeur de 1,2 à 1,5 mètres. Ces travaux se révèlent insuffisants : Les autorités militaires, dont le quartier-général est à Halifax, se plaignent de la faiblesse de ce lien avec les Bas et Haut Canada et demandent que la route entre Fredericton et Québec soit aussi belle qu'entre Québec et Montréal (Voisine, 1958 : 42). L'année suivante, des ouvriers débarrassent le chemin de ce qui l'encombre sur une largeur de 3,6 à 6 mètres. Malgré ces derniers travaux, tout est à recommencer trois ans plus tard.

⁵ À cette époque, l'entretien d'une route est confiée aux habitants qui disposent d'une terre le long de celle-ci.

4.3.4 Un lien postal essentiel

La fin de la guerre d'indépendance américaine, en 1783, implique, en Amérique du Nord britannique, la restructuration du service postal. Le lien Québec-Halifax constitue alors un élément fondamental de ce réseau de communications. Ainsi, alors que l'on procède aux travaux d'aménagement de la route dans le Témiscouata, Haldimand structure le service: il écrit au Secrétaire des Colonies pour que la poste soit débarquée à Halifax, ce qui commence en septembre 1783 (Voisine, 1958 : 67). Rapidement, la nouvelle route est utilisée : dès janvier 1784, un service est assuré mensuellement entre Québec et Halifax, et de là, vers la Grande-Bretagne. Ce sont des courriers dont un certain Durand, qui assument le transport (Voisine, 1958 : 68-69). Cependant, la liaison connaît des ratés, en raison des coûts élevés et de la lenteur du service (Voisine, 1958 : 71).

À partir de 1785, Hugh Finlay, le député-maître-général des Postes, entreprend de réformer la liaison. Pour rendre la communication plus commode entre le Québec et Nouveau-Brunswick, il fait établir des relais de poste entre la pointe Lévy et Rivière-du-Loup, dont un à l'« *entrée du Portage au lac Témiscouata* » (*Journal de Québec*, 18 mai 1786, cité dans Caron, 1933 : 289). Quelques mois plus tard, le grand voyer Jean Renaud, dans un rapport daté du 31 octobre 1786, propose d'établir quatre postes de relais le long du « *Chemin du Portage (1783)* », soit à la rivière du Loup, à la rivière Saint-François, « *au sud du marais des sangsues* » et au lac Témiscouata (Caron, 1933 : 289). À l'été 1787, Finlay emprunte ledit chemin. Dans le rapport qu'il produit par la suite, il propose l'établissement d'un lien postal continu entre Québec, Halifax et la Grande-Bretagne (Voisine, 1958 : 73).

De 1788 à 1820, il y a un départ de Québec pour Halifax aux deux semaines pendant l'été et un par mois pendant l'hiver (Voisine, 1958 : 74). À partir de 1822, les envois sont hebdomadaires puis, à partir de 1839, deux fois par semaine (Voisine, 1958 : 81). Encore en 1831, on tient à réaffirmer le caractère stratégique de ce lien postal. En effet, dans son rapport, le Comité spécial sur les affaires du Département du bureau de la poste considère

« la voie d'Halifax, comme le canal naturel de nos communications avec l'Europe, en ce que le trajet de terre est tout le long sur notre territoire, et que les malles sont comme de raison sujettes au règlement [sic] de notre gouvernement; au lieu que nos communications par la voie de New-York, dépendent de nos relations politiques avec les États-Unis, et de leurs dispositions à no[u]s laisser, comme ils le font à présent, percevoir leurs taxes de poste (cité dans Voisine, 1958 : 81). »

Tout au long de ces années, le service est assuré par des courriers, dont « *plusieurs ont laissé un souvenir inoubliable dans la région* » (Voisine, 1958 : 76). Au départ, ils parcourent l'ensemble de la route Québec-Halifax, mais ce travail est partagé par la suite : en 1821, huit employés différents assurent le transport du courrier entre ces deux villes (Voisine, 1958 : 75).

4.3.5 La guerre de 1812-1814 et la tentative de colonisation

La guerre de 1812-1814 avec les États-Unis ravive l'intérêt de l'administration coloniale pour le « Chemin du Portage (1783) ». Cette voie stratégique du point de vue militaire permet aux officiers et soldats des Maritimes d'atteindre rapidement le Canada, même pendant les mois d'hiver. Partant de Fredericton, en route vers Kingston, le 104^e régiment l'emprunte pendant l'hiver 1813. C'est le premier corps britannique à accomplir une telle marche « *lorsque les rigueurs d'un hiver canadien sévissait* » (Pelletier, 1942 : 39). L'hiver suivant, un autre bataillon et 200 matelots se dirigent vers les Grands-Lacs en passant aussi par le même chemin. Un témoin raconte que près du lac Témiscouata, qui est alors un territoire revendiqué par les États-Unis, les marins sont sur leurs gardes. Ils cheminent difficilement, s'enfonçant « *dans la neige jusqu'en dessous des épaules* » (Lennox, 1958 : 2). Conscient plus que jamais de l'importance stratégique de la route, le gouvernement britannique ordonne en 1814 d'occuper une partie du Maine pour empêcher l'interruption des communications entre Québec et Halifax (Stacey, 1958 : 3).

Pour améliorer les conditions de transport tout autant que la sécurité du lien inter-colonial, on envisage un moment la construction de deux nouveaux tracés, l'un vers le Bic, l'autre vers Rivière-du-Loup. Considérant les difficultés de tels projets, on préfère réparer et sécuriser le « Chemin du Portage (1783) ». Celui-ci est réparé « *par les corvées de plusieurs centaines de miliciens* », mais les résultats sont mitigés. Comme le mentionne Bouchette, la chaussée est constituée, dans les endroits marécageux, de troncs d'arbres, mais des améliorations, notamment des ponts et des fossés, seraient requises. De plus, il note la présence de « *quelques hangars à différens [sic] 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* » (Bouchette, 1815 : 559).

Il faut faire davantage pour assurer son entretien continu et les autorités décident, aussitôt la guerre terminée, d'installer des colons et leurs familles tout au long du chemin. Dès 1814, trois postes sont établis : Long à la tête du lac, Clifford et Gardner à la rivière Saint-François ainsi que Smirh et Simpson à la rivière au Bouleau. Entre 1814 et 1816, l'arpenteur général distribue des terres au dixième bataillon des Vétérans Royaux. En 1817, une vingtaine de familles y sont réparties à intervalles réguliers : rivière Verte, rivière Saint-François, Petite-Fourche, lac Témiscouata (à la tête du lac), Déglé, rivière au Bouleau et rivière à la Truite (Voisine, 1958 : 46-48; Trottier, 1975 : 15). En plus d'entretenir la route, les vétérans hébergent les voyageurs et les courriers.

À la tête du lac (figure 10), les deux fils de Long font office de bateliers, car « ils ont toujours des canots d'écorce prêts à passer les voyageurs d'un bord à l'autre ». À quelques 32,18 kilomètres plus au sud, à la rivière du Bouleau, on trouve deux autres vétérans, les sergents Smith et Simpson. Plus loin, près des « petites chutes de Saint-Jean » (Edmundston), une autre maison de soldat peut offrir « quelque chose de semblable aux convenances d'une auberge » (Bouchette, 1815 : 560).

C'est dans les environs que commence la colonie du Madawaska. Formée de Canadiens et d'Acadiens, depuis la fin du XVIII^e siècle, elle s'étend « *pendant environ 25 milles [40,2*

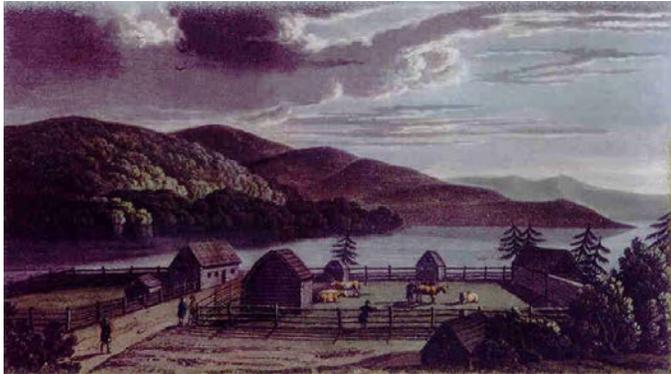


Figure 10: La ferme Long, sur les rives du lac Témiscouata en 1815⁶.

Entre les deux bâtiments de ferme se trouve l'extrémité du « Chemin du Portage (1783) ».

kilomètres] » de chaque côté du fleuve Saint-Jean. La présence de cette colonie rend la route plus sécuritaire. Elle assure aussi un trafic régulier le long du Chemin du Portage (1783) » puisque les liens commerciaux, religieux et autres s'effectuent avec le Bas-Canada et non avec le Nouveau-Brunswick (Trottier, 1975 : 27). Au-delà, après encore 24,12 kilomètres effectués par voie d'eau, on trouve le poste militaire du Grand

Sault (Grand Falls, N.B.). La route navigable se poursuit ensuite, toujours par voie d'eau, jusqu'à Halifax.

Les efforts d'entretien et de colonisation se révèlent cependant un échec. La terre est rocailleuse, difficile à labourer et le gel est précoce. Pour soutenir ces vétérans, qui prennent soin de la route et hébergent les visiteurs, l'armée distribue des rations. L'arrêt de cette pratique, en 1819, cause le départ d'une quinzaine de familles et en 1823, il ne reste que huit familles le long du « Chemin du Portage (1783) », soit à la rivière du Loup, à la rivière Verte, à la tête du lac Témiscouata (Cabano), au « milieu du lac » (Dégelé) et à la rivière à la Truite (Trottier, 1975 :15). L'aide reprend en 1823, mais lorsqu'elle cesse définitivement en 1826, les familles quittent presque toutes la région. En 1831, on voit



Figure 11 : Le camp à la rivière Saint-François, ca. 1839⁷

⁶ Bouchette, Joseph (1815). "Long's Farm on Lake Temiscouata, at the Extremity of the Portage (Quebec)", publiée dans *A Topographical Description of... Lower Canada ...*, London, J. & C. Walker. 1815. ANC C-010882.

⁷ Bainbrigge, Philip John (July 1842). "Camp St. François, Centre of Temiscouata Portage". Aquarelle, ANC C-000919.

des vestiges de terres en culture et d'habitations, sur le mont Paradis, aux ruisseaux Petit Fourchu et Grand Fourchu et sur le mont Saint-François (Rapport Deane-Kavanagh, 1831, cité dans Caron, appendice E).

Malgré ces efforts, l'état du « Chemin du Portage (1783) » continue à se dégrader. En 1816, une équipe de 100 hommes effectue divers travaux, notamment le dégagement de la voie, la construction de ponts et d'autres réparations (Voisine, 1958 :50). Trois ans plus tard, un rapport de même qu'une pétition soulignent son état lamentable. Puis, à partir de 1821, des sommes sont votées périodiquement pour son entretien par le Parlement du Bas-Canada. Parallèlement, des comités de la Chambre sont formés pour étudier la situation ou se penchent sur le problème de ce chemin en 1821, en 1824, en 1825 et en 1828 (Voisine, 1958 : 53-55).

4.3.6 Un regain d'intérêt : les Rébellions de 1837-1838

Dans les années 1830, les récriminations à l'égard de l'état de cette route se poursuivent, mais les sommes votées en permettent l'amélioration. En 1832, Joseph Bouchette note que *"The usual mode of passing the road in summer was by shafts only. The present improvements have enabled nine wheels carriage to pass the whole length ; and although a hilly road, a box of window glass in one of the carts was found without one single pane broken"* (Bouchette, 1832, s. p.). Faisant état des possibilités de colonisation, Bouchette entrevoit la possibilité de mettre en exploitation pas moins de 100 000 acres de terres arables le long de la route une fois les marécages asséchés, un rêve jamais réalisé. À ce moment, la route jusqu'à la rivière du Loup est excellente. S'il cite un rapport faisant état d'un pont de 120,3 mètres la traversant, il note également la présence d'un traversier. Par la suite, les principales infrastructures sont un pont de 21,3 mètres sur la rivière Verte et un autre, doté de « Garde-du-Corps » de chaque côté, sur la rivière « *St. Francis* ». Sur les rives du lac Témiscouata, « *at the end of the portage road* », le colonel Fraser a fait ériger, sur les berges d'une petite rivière, un moulin à farine et une scierie. Ce hameau prend le nom de *Village of Kent and Strathern* (Bouchette, 1832, s. p.)(figure 12).

Le « Chemin du Portage (1783) » prouve encore une fois son utilité lorsque surviennent les Rébellions du Bas-Canada et du Haut-Canada, en 1837. Les troubles éclatent après la fermeture de la navigation. Trois bataillons d'infanterie et une compagnie d'artillerie sont aussitôt envoyés des provinces maritimes « *through the New Brunswick Woods* », dont les 43^e et 85^e régiments. En vue de leur faciliter le passage, des cabanes sont aménagées (Trottier, 1975 : 42). En 1838, pour réprimer la seconde rébellion, un autre bataillon fait le voyage par le Témiscouata et Sir John Colborne, commandant des troupes et gouverneur par intérim, informe Londres de la valeur stratégique du « Chemin du Portage (1783) »:« *The value of the communication by the Portage to the valley of the St. Lawrence should never be forgotten in the adjustment of the boundary question* » (Colborne à Somerset, cité dans Stacey, 1958 : 4). Par ailleurs, grâce aux témoignages d'officiers, ce voyage difficile des troupes est souligné par divers documents iconographiques (figures 13, 14, 15).

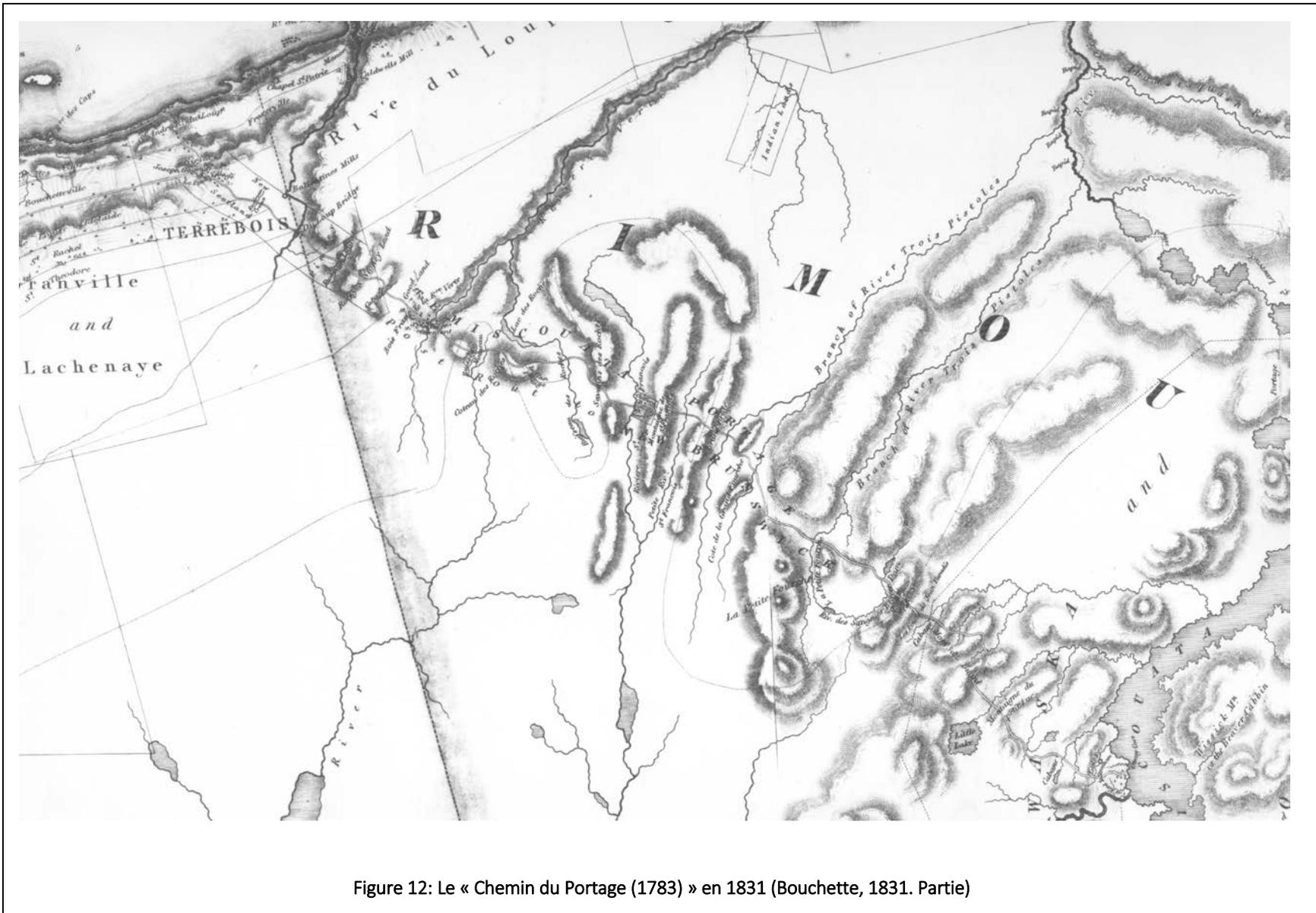


Figure 12: Le « Chemin du Portage (1783) » en 1831 (Bouchette, 1831. Partie)



Figure 13: Les soldats britanniques en route pour le Canada⁸



Figure 14: L'arrivée des soldats sur les rives du Saint-Laurent⁹

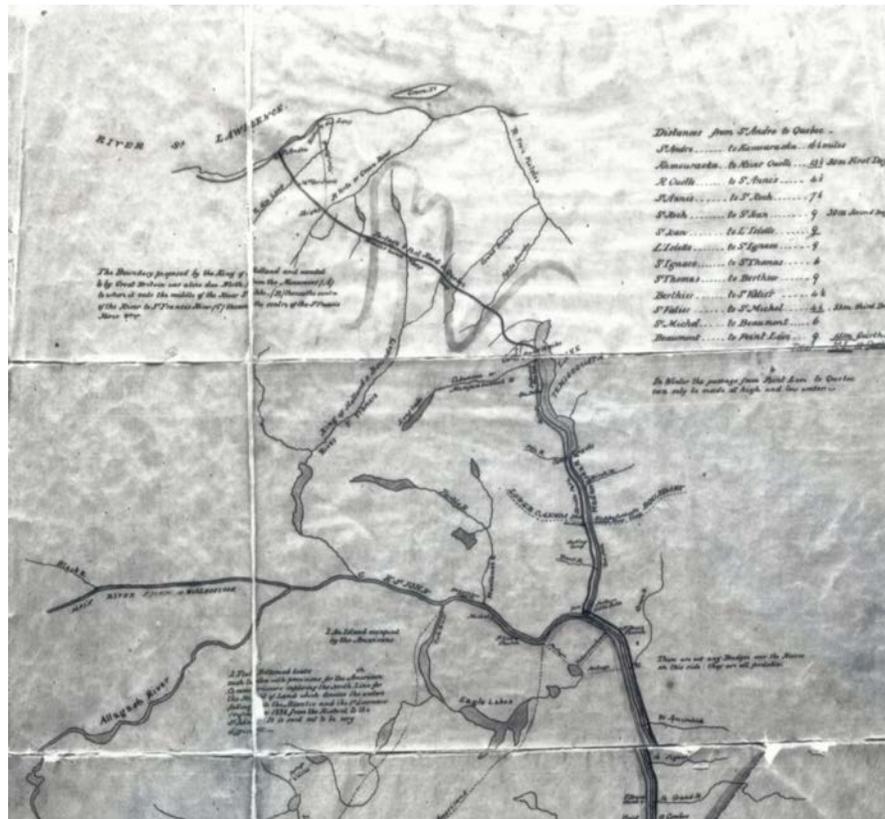


Figure 15: Le trajet emprunté par les troupes en 1837 (Anonyme, 1841. Partie)

⁸ Herries, William Robert (1837). "Soldiers looking Down a Valley". Archives nationales du Canada, C-115874

⁹ Estcourt, Caroline Bucknall Bucknall (1837-38). "First View of the St. Lawrence after crossing the Portage, St. André, 1837" ANC C115836

4.4 Apogée et déclin (1838-1862) : le « Chemin du Portage (1783) » et le « Vieux-Chemin (1839-1840) »

4.4.1 Les frontières et le conflit de l'Aroostock

Si Sir Colborne mentionne en 1837 l'enjeu des frontières, c'est que celles situées au carrefour du Canada, du Nouveau-Brunswick et du Maine demeurent longtemps indéterminées. Le traité de Versailles, qui met fin à la guerre d'indépendance américaine en 1783, est imprécis sur la ligne de séparation entre l'Amérique du Nord britannique et les États-Unis dans cette région. Alors que les Britanniques veulent établir la frontière près de la rivière Aroostock, les Américains revendiquent tout le Madawaska et le Témiscouata jusqu'à la ligne de partage des eaux des monts Notre-Dame (figure 16). La région contestée est riche en bois et l'industrie forestière est en plein essor. Cependant, un enjeu plus important se cache derrière cette querelle : le maintien de l'intégralité de la route entre le Saint-Laurent et la baie de Fundy, de la relation intercoloniale entre le Canada et les Maritimes.

Si les négociateurs britanniques du traité de 1783 laissent la définition des frontières du Témiscouata dans une zone grise, c'est que, comme le mentionne Stacey, on connaît mal le rôle stratégique de la région et de la route qui la traverse. Au XIX^e siècle, le «Chemin du Portage (1783)» a démontré son intérêt stratégique lors des conflits de 1812-1814 et des Rébellions de 1837-1838, qui ont clairement prouvé « *the absolute indispensability of the*

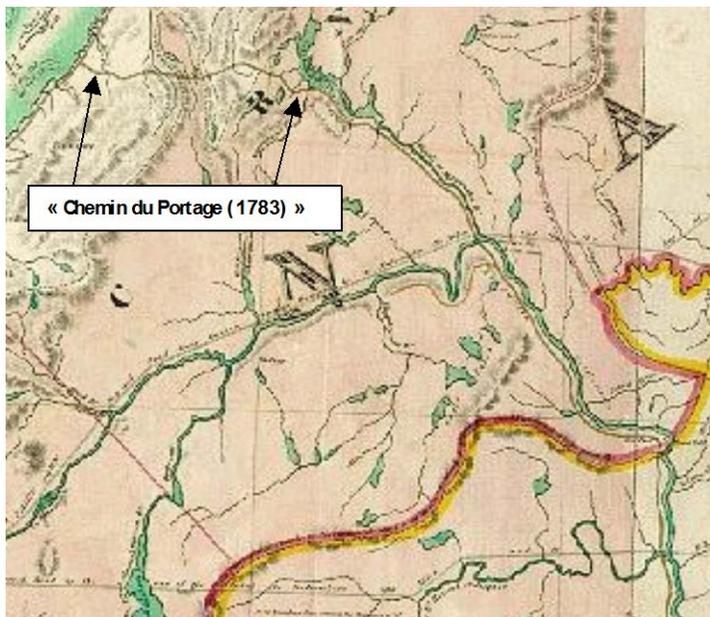


Figure 16: Les revendications frontalières (Henderson, 1827. Partie)¹⁰

Temiscouata road to British interests » (Stacey, 1958 : 4). En conséquence, les Britanniques en reconnaissent l'intérêt stratégique : désormais, la Grande-Bretagne est déterminée à conserver à tout prix ce lien entre le Canada et les ports de l'Atlantique. La question des frontières traîne toutefois en longueur et un regain de tension, désignée sous le nom de « guerre non-sanglante de l'Aroostock », en provoquera la résolution.

¹⁰ Les revendications américaines sont indiquées en rose et celles des Britanniques par la ligne rouge.

Les relations entre la Grande-Bretagne et le Maine, qui étaient déjà tendues, s'aggravent à partir de 1838. À la suite d'un incident impliquant un agent américain, le Maine mobilise alors 10 000 hommes qu'il dirige vers le Madawaska. En réaction, le Nouveau-Brunswick envoie tous ses hommes disponibles à la frontière litigieuse. Ils doivent prêter main forte au 11^e régiment des troupes britanniques (Belzile, 1992 : 7). La guerre n'éclate pas, mais la tension demeure vive pendant encore des années.

Pour l'administration britannique, il est de la plus haute importance d'empêcher le Maine d'occuper un quelconque territoire au nord du fleuve Saint-Jean et d'assurer la sécurité de toute la route entre Fredericton et Québec. Lord Sydenham, le gouverneur-général du Canada, ordonne ainsi que « *whatever, therefore, is indispensable for that purpose must be done* » (cité dans Stacey, 1958 : 4). Deux types de travaux sont alors entrepris dans le Témiscouata : on refait et complète le réseau routier que l'on complète par l'édification d'un système de fortifications.

4.4.2 Un réseau routier plus complet

En ce qui a trait à la voirie, on s'intéresse d'abord au « Chemin du Portage (1783) », qui devient « *le premier maillon d'une route militaire [...] aménagée depuis Québec jusqu'à Fredericton* » (Trottier, 1975 : 42-45). En 1839, le Bas-Canada et le Nouveau-Brunswick s'entendent sur l'entretien du chemin initial et versent chacun 3 000 £ pour ce faire. Il faut dire que le chemin est en mauvais état, comme le constate le docteur Landry, enrôlé comme officier pendant le conflit et posté au Fort Ingall en 1839 : « *Nous avons mis deux jours à traverser le Portage [...] Les chemins dans les bois sont si mauvais qu'il n'y a point d'expression assez forte pour faire comprendre l'état où ils sont à ceux qui ne les ont jamais vus [...] un cheval s'est noyé dans la boue* » (Landry, 1965 : 11). Entre 1839 et 1841, on en reconstruit le parcours une fois de plus, en accordant des contrats à des particuliers, dont Thomas Eely (Trottier, 1975 : 43). Les soldats cantonnés au Fort Ingall et à Dégelé y travaillent également.

De plus, on entend compléter le réseau routier de la région pour ne plus dépendre de la nature. En effet, tant au gel qu'au dégel, on ne peut utiliser le lac Témiscouata comme route navigable. On charge les soldats de prolonger la route sur une distance de 25,7 kilomètres, entre la tête du lac Témiscouata, là où se trouve le fort Ingall, et le Dégelé (figure 17). Le 20 août 1839, ils ont complété les 16 premiers kilomètres, puis « *they were then at work on the remainder of said road* » (Déposition de James Hafford, 19 février 1840, cité dans Trottier, 1975 : 44). Cette partie du chemin est bien faite : « *[it is] on flat land and [it] is well made, grubbed 24 feet in width, 15 feet made (crowning) and 20 feet on each side of skirting [...] and the wet places causewayed and covered with gravel* » (ibid.). Aujourd'hui, cette route est davantage connue sous le nom de Vieux-Chemin et désignée dans la présente étude sous le vocable de « Vieux-Chemin (1839-1840) » (annexe 3, carte 3).

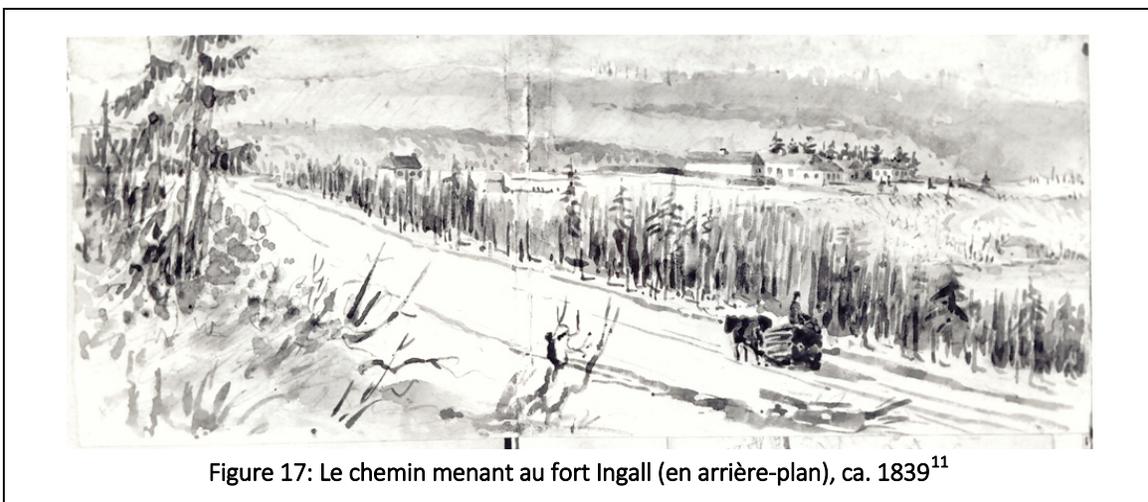


Figure 17: Le chemin menant au fort Ingall (en arrière-plan), ca. 1839¹¹

Est-ce que le « Vieux-Chemin (1839-1840) » est complété à ce moment jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick puis Edmunston ? La documentation consultée ne permet pas de conclure en ce sens. Selon Trottier, la construction de la route reliant Dégelé au Nouveau-Brunswick se poursuit en 1840 jusqu'à la rivière Saint-Jean, soit sur une distance de 48,3 kilomètres (Trottier, 1975 :58).

Pourtant, en 1847, Andrew Russell indique sur sa carte des routes du Témiscouata que "From the Grand Cave to 1 mile from the Degelé Barracks, the Road is not made, only cleaned of wood and the principal Bridges built" (Russell, 1847). De même, en 1890, Buies mentionne que la route de Dégelé au Nouveau-Brunswick a été réalisée en 1860 et fait partie de l'aménagement du « Chemin-Neuf (1856-1862) », une route nouvelle traversant le Témiscouata (Buies, 1890 : 87).



Figure 18: La rivière Madawaska à Dégelé, ca. 1840¹²

Sont représentés ici la voie de halage, en avant-plan, et l'extrémité du chemin menant au fort Ingall, entre les baraques militaires.

Complétant les infrastructures de transport, une voie de halage (figure 18) est également aménagée en face de Dégelé

¹¹ Bainbrigge, Philip John (ca. 1839). "Fort Ingall on the Témiscouata Portage (Québec)", ANC C-017787.

¹² Shore, Mrs Arianne Saunders (1790-1868), (attr.) (ca. 1840). *View on the Madawaska River*. Oil on panel. Gift of Lord Beaverbrook. No 69-23. The Beaverbrook Art Gallery, Fredericton, NB.

afin de faciliter la navigation sur la rivière Madawaska, qui s'effectue en bateaux plats. On envisage même de la prolonger : elle s'étendrait du lac Témiscouata à la rivière Saint-Jean car elle serait moins dispendieuse qu'une route régulière (Trottier, 1975 : 58). Cependant, si la présence de cette voie de halage devant Dégelé est attestée par des documents iconographiques, il n'existe aucun document cartographique qui permettrait d'en connaître la longueur et le tracé effectif.

Dans l'objectif de mieux assurer la protection de cette frontière menacée, les autorités britanniques, outre les travaux d'aménagement de voies terrestres, font également construire quatre postes militaires (Belzile, 1992 : 9). Les deux premiers sont situés au Nouveau-Brunswick, à Grand-Sault (Grand Falls) et à Petit-Sault (Edmunston), qui sont les points chauds du conflit. Sur les rives du lac Témiscouata, on construit un poste à Dégelé et un dernier, le fort Ingall, est érigé là où le « Chemin du Portage (1783) », en provenance de la vallée du Saint-Laurent, aboutit au lac Témiscouata.

Le fort Ingall, le plus important dans le Témiscouata, reçoit une attention particulière des autorités britanniques. En effet, sa localisation stratégique lui permet d'empêcher les Américains de bloquer ou d'emprunter l'artère vitale pour accéder à la vallée du Saint-Laurent. En avril 1839, un contrat est signé pour la construction de deux maisons et en mai, le lieutenant Lennox Ingall, du 15^e Régiment, quitte Québec pour prendre son poste à Cabano. D'autres bâtiments s'y rajoutent, formant un complexe fortifié important. Occupé au départ par une dizaine d'hommes, le fort peut accueillir, en décembre 1839, jusqu'à 200 hommes (Belzile, 1992 : 9-10).

Pour sa part, le poste de Dégelé comprend quatre bâtiments, dont une caserne pour les soldats, une autre pour les officiers ainsi qu'un corps de garde. Il est érigé sur les rives de la Madawaska, un peu à l'est de la maison de poste construite par Antoine Dumont et aujourd'hui disparue (anonyme, *Du Dégelé au Dégelis*, 1984 : 39).

La présence de soldats au fort Ingall et à Dégelé est continue jusqu'en 1842, alors que le conflit se règle. La signature du traité de Washington, le 8 août 1842, met fin au conflit frontalier en accordant aux Britanniques l'intégralité de la route du Témiscouata et du Madawaska. Le secrétaire d'État américain, Daniel Webster, résume bien l'enjeu : « *since the British considered the road essential to the mere existence of British North America, and since they had made it amply clear that they would fight rather than give it up, the sensitive thing was to let them have it* » (Stacey, 1958: 5). Par la suite, les installations militaires de Dégelis et du Fort Ingall tombent rapidement dans l'oubli.

4.4.3 Le déclin du « Chemin du Portage (1783) »

Quant au « Chemin du Portage (1783) », il est choisi en 1840 par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick comme route postale commune et des sommes importantes sont dépensées au cours des cinq années suivantes pour son entretien, sans

toutefois réussir à rendre l'ensemble du chemin carrossable en voiture (Martell, 1938 :52).

Par ailleurs, pour assurer le transport de la poste, un réseau de relais auraient été établis à la fin des années 1830. À Dégelé, Antoine Dumont dispose en 1839 d'une maison de poste qui héberge à l'occasion les courriers, les voyageurs et les militaires de passage (anonyme, *Du Dégelé...*, 1984 : 39). De même, d'autres seraient établis le long de ce chemin, notamment à la « Petite Fourche », où Charles Morin s'est installé de 1837 à 1878. D'autres relais seraient également tenus à la « Montagne Huard », au « Mont Citadelle », à la « Grande Fourche », à la rivière Saint-François et à la rivière Verte (Dumais, s.d.).

Cette époque voit également le lent développement de la colonisation le long du « Chemin du Portage (1783) » (figure 19). Les abords de celui-ci sont les premiers à être cadastrés et offerts à la colonisation. Celle-ci se développe lentement le long de la voie, notamment à Saint-Honoré, où Charles Morin s'établit au relais « La grande Fourche » en 1837, où il restera jusqu'en 1878 (Pelletier, novembre 1981 : 10). Par contre, sur un rang tout près, la municipalité de Saint-Honoré se développe à partir de 1853.

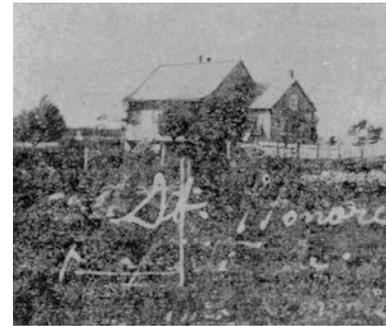


Figure 19: Une des premières habitations sur le « Chemin du Portage (1783) » à Saint-Honoré¹³

En ce qui a trait au « Chemin du Portage (1783) », dont on discute depuis longtemps de son remplacement¹⁴, il sert de nouveau, mais pour une dernière fois, les intérêts stratégiques britanniques en 1861. Dans le contexte de la guerre civile américaine, les tensions entre les États-Unis et la Grande-Bretagne se ravivent, notamment autour de « l'affaire du Trent »¹⁵. Le gouvernement britannique mobilise plus de 11 000 soldats réguliers qu'il envoie à Halifax pendant l'hiver 1861-1862. Près de 7 000 d'entre eux, emportant 18 canons, empruntent le « Chemin du Portage (1783) » du Témiscouata en hiver pour se rendre en « sleighs » au Canada (figure 20). Il s'agit du plus important contingent militaire à passer dans le Témiscouata dans l'histoire de cette route (Stacey, 1958 : 7). Pour l'occasion, le Fort Ingall est réparé, car « *it has been disused for a long time & consequently required considerable repairs* », puis une garnison du 17^e Régiment y est installée. À la rivière Saint-François, on construit un abri en bois de 30,48 par 6,09 mètres, en cas d'arrêts causés par le mauvais temps, de même qu'une maison de ferme pour les officiers (Annotations, carte de Wolseley, 1862). Représentant les transformations du système

¹³ Cette maison, construite en 1841 par François Laplante, a été démolie vers 1950. Tiré de Comité des Fêtes, *Notes historiques à l'occasion du 100^e anniversaire de la paroisse de Saint-Honoré*, Saint-Honoré, 1953, p. 46.

¹⁴ On en traite plus abondamment dans les pages suivantes. Au moment où les troupes britanniques se rendent au Canada par le Témiscouata, des segments de la nouvelle route, appelée Chemin-Neuf, peuvent déjà être utilisés (Wolseley, 1862).

¹⁵ Suite à l'arraisonnement d'un bateau britannique par la marine nordiste, des excuses sont exigées. De vives tensions subsistent et risquent de transformer le Canada en champ de bataille, nécessitant l'envoi de renforts britanniques au Canada.

routier du Témiscouata, la route suivie par les troupes utilisent les diverses voies traversant le Témiscouata (Wolseley, 1862) ¹⁶.

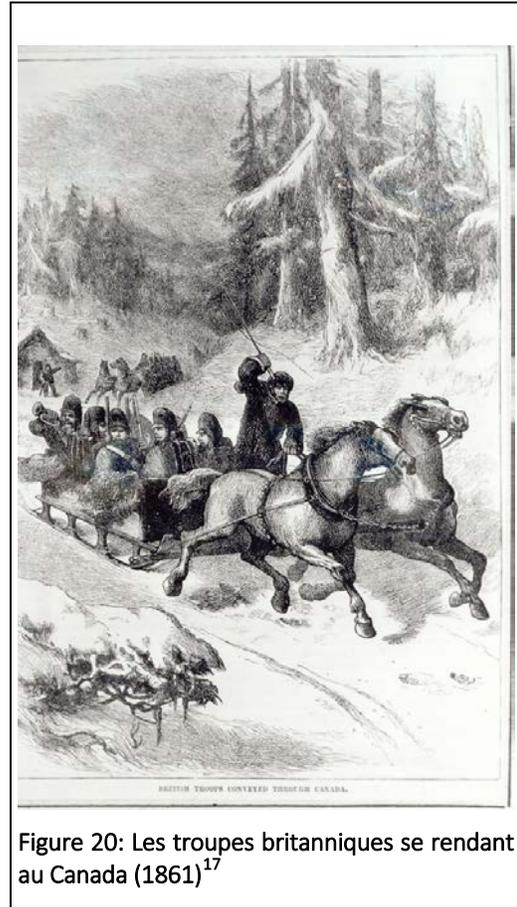
Par la suite, les installations du fort Ingall sont définitivement délaissées. Un gardien, le sergent William Purcell, est nommé en 1862. Il habite le corps des officiers pendant plusieurs années, et après que le terrain lui ait été concédé, les bâtiments sont démolis et les pièces de bois recyclées pour construire les premières habitations de Cabano (Belzile, 1992 :11). En 1890, Arthur Buies signale la présence de vestiges sur les lieux.

4.5 La construction du « Chemin-Neuf (1856-1862) » et l'abandon du « Chemin du Portage (1783) »

À de nombreuses reprises, les difficultés d'entretien du « Chemin du Portage (1783) » poussent les autorités à envisager la construction d'une nouvelle route dans le Témiscouata et dont le tracé serait plus avantageux. Ainsi, les propositions émises en 1799, en 1813, en 1817, puis en 1824 sont restées sans suite. En 1829, le major Wolff,

chargé de l'entretien dudit chemin, propose une nouvelle route, qui traverserait une région plus propice à l'agriculture et à l'industrie du bois. Dans son étude de 1832, Bouchette convient que l'entretien du « Chemin du Portage (1783) » sera toujours un problème et qu'il vaudrait peut-être mieux envisager la construction d'une nouvelle route. Il souligne que le major Wolff a déjà exploré le territoire et qu'il propose un nouveau tracé de la montagne du Ha! Ha! jusqu'à la rivière Verte (Bouchette, 1832, s. p.).

En 1839, le Conseil Spécial vote une somme de 3 000 £ pour « *pour réparer ou améliorer le chemin qui conduit de cette province à la province du Nouveau-Brunswick, ou changer la ligne de ce chemin en aucun endroit ou endroits et tracer un nouveau à la place de tels endroits* » (cité dans Voisine, 1958 :56). Mais les troubles sur la frontière reportent à plus tard l'étude de nouveaux tracés. Une fois le conflit terminé, on débat à nouveau du lien intercolonial dans le Témiscouata. Considérant que la proximité de la frontière



¹⁶ Ainsi, elles circulent par le Chemin-Neuf et le Vieux-Chemin jusqu'au fort Ingall. À partir de là, elles empruntent le Chemin du Portage, mais en partie seulement, car celui-ci rejoint un segment du Chemin-Neuf qui permet aux troupes de passer par Rivière-du-Loup.

¹⁷ Anonyme (1861). "British Troops Conveyed through Canada". Originally published In *The Illustrated London News*. ANC C-175

américaine peut devenir un sérieux handicap en cas de nouveau conflit, on envisage la construction d'une nouvelle route plus éloignée. Les tensions lors de l'affaire du Trent mettent en évidence que le « Chemin du Portage (1783) » ne peut satisfaire les besoins intercoloniaux et qu'un chemin de fer s'impose. Pour les provinces maritimes, la construction de ce nouveau lien prend une telle importance qu'on l'inscrit dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867. À un moment donné, on envisage d'aménager ce lien ferroviaire en passant par le Témiscouata, mais les autorités optent finalement pour un tracé plus au nord et moins stratégiquement menacé (Marie-Victorin, 1918 : 92). Pour certains, comme le mentionne un document de l'agence fédérale Parcs Canada, c'est la réalisation du chemin de fer Intercolonial qui aurait « *mis fin à la vocation de la route du Grand Portage [sic] comme principal lien intérieur entre les Maritimes et le Canada central* » (Parcs Canada, 1980 : 14)¹⁸.

En ce qui a à cette nouvelle route, diverses propositions sont sur la table dès 1839. En 1851, une nouvelle étude, le rapport Bourret et Kilaly, propose d'abandonner le « Chemin du Portage (1783) » en raison de son entretien difficile et d'en construire une nouvelle. Il suggère trois tracés possibles : le premier relierait Trois-Pistoles à la tête du lac Témiscouata, le second unirait l'Isle-Verte à un point situé « *trois milles [4,82 kilomètres] environ du Chemin du Portage Témiscouata* » et le troisième partirait de Rivière-du-Loup pour se rendre à Edmundston en suivant un nouveau tracé (Morin, 1973 : 20). Une lutte « acharnée » oppose les municipalités concernées par les nouveaux tracés. Trois-Pistoles plaide que la future route serait plus courte et directe, sur un terrain uniforme et propice à la colonisation. Rivière-du-Loup fait valoir la qualité de son port et son rôle commercial régional. De plus, des amorces de voies ont déjà été construites : le « Chemin-Neuf (1856-1862) » suit une route ouverte en 1823 par John Caldwell pour accéder à son moulin à scie et qui conduit jusqu'aux hauteurs de Saint-Antoine (Lizotte, 1973 : 44). Rivière-du-Loup fait également valoir que la route prévue compte déjà « *sur toute sa longueur, un très grand nombre de colons déjà établis* » (Morin, 1973 : 20).

Les commissaires des travaux publics se prononcent en 1856 en faveur du tracé partant de Rivière-du-Loup parce qu'il offre « *le plus d'avantages tant en considération de son terminus sur le Saint-Laurent que des facilités de construction* » (cité dans Morin, 1973 : 21). Des travaux de près de 182 000 \$ sont exécutés entre 1856 à 1862. La route est ouverte en septembre 1861, « *même s'il reste encore un mille et quart [2 kilomètres] à terminer* ». Jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, le nouveau chemin du Témiscouata compte 107,8 kilomètres de longueur et 14 ponts. Il est totalement terminé en 1867, au coût de 204 376 \$ (Ibid.).

Le Chemin-Neuf favorise la colonisation des régions traversées et le transport interprovincial (Fortin, Lechasseur, 1993 : 302-303) (figure 21). C'est effectivement dans les années 1850 que la colonisation du Témiscouata débute pour de bon et que les

¹⁸ Cette évaluation doit être nuancée, considérant l'importance actuelle du lien routier reliant le Québec au Nouveau-Brunswick par le Témiscouata.



Figure 21 : Le Chemin-Neuf et le lac Témiscouata, ca. 1920¹⁹

villages se développent autour du lac : en 1848, il n’y a que huit familles autour du lac (Blanchard, 1935 : 201), mais en 1854, 80 personnes résident au Poste du lac (Cabano), 70 à Dégelis (Ville Dégelis) et 123 au Détour (Notre-Dame-du-Lac) (Pelletier, 2001 : 50-51). En 1861, 941 personnes habitent le long du chemin du

Témiscouata (Blanchard, 1935 : 201). Il favorise donc la colonisation et le développement des villages, dont Saint-Honoré, Cabano et d’autres (figure 22). Par ailleurs, comme il s’y fait « *un trafic assez considérable* », on fait également construire un chemin de fer interprovincial dans le Témiscouata, dont la ligne est ouverte le 22 novembre 1888 (Pelletier, 1942 : 37).



Figure 22: La rue Commerciale à Cabano²⁰

Au XX^e siècle, les voies anciennes du Témiscouata vont se transformer et perdre peu à peu leur fonction. En ce qui a trait au « Chemin du Portage (1783) », certains tronçons disparaissent, notamment entre Saint-Antoine et Saint-Honoré ainsi qu’entre Saint-Honoré et Saint-Louis-du-Ha! Ha! Par ailleurs, les portions subsistantes sont intégrées

au réseau routier local et renommées, perdant ainsi leur identité.

De même, le « Chemin-Neuf (1856-1862) » reliant plus efficacement Cabano à Dégelis, le « Vieux-Chemin (1839-1840) » devient un rang dont la fréquentation est plus limitée (figure 23). À Cabano même, il est intégré au réseau local et une partie de cette voie est renommée. Par ailleurs, si une grande partie de ce rang subsiste toujours, un important segment à Notre-Dame-du-Lac est maintenant intégré à des propriétés agricoles.

¹⁹ Photographie d’Aline Cloutier, Collection du Musée du Bas-Saint-Laurent n° c172.

²⁰ La rue Commerciale est aménagée dans le cadre de la construction du Chemin-Neuf. Coll. Bibliothèque nationale du Québec, n° 03689.

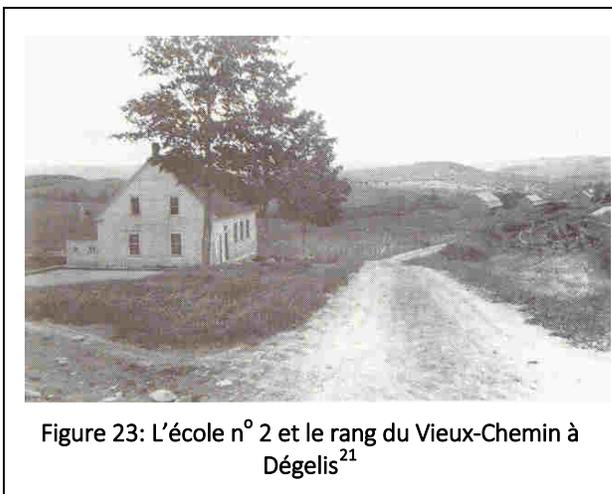


Figure 23: L'école n° 2 et le rang du Vieux-Chemin à Dégelis²¹

Finalement, le Chemin-Neuf ou Chemin du Témiscouata connaît également une importante évolution. Non seulement change-t-il de nom, devenant d'abord la route nationale n° 2, puis la route 185, mais son tracé connaît également des changements. Les plus importants surviennent au cours des années 1970, alors que les travaux d'aménagement de la route Transcanadienne vont se traduire par des corrections de tracé ou l'abandon de segments.

4.6 La « redécouverte » des portages et chemins du Témiscouata

4.6.1 Une période d'oubli

L'intérêt pour les portages et chemins du Témiscouata, et notamment à propos de leur rôle historique, semble avoir été plutôt limité au cours du dernier tiers du XIX^e siècle et des premières décennies du XX^e siècle. En effet, seuls quelques auteurs s'intéressent aux « portages amérindiens » et chemins anciens du Témiscouata. C'est ainsi qu'Arthur Buies fait état de la présence de vestiges du fort Ingall en 1890 et que le frère Marie-Victorin écrit un important article sur le « Chemin du Portage (1783) » en 1918. Quelques brefs articles sont également publiés dans le *Bulletin des recherches historiques*. En somme, l'intérêt demeure limité. Il faut dire que le tourisme est peu répandu dans le Témiscouata des années 1930 : un rapport rédigé en 1939 fait état d'une atmosphère générale de chantiers et de moulins, où l'hôtellerie est médiocre et où on ne trouve « aucune utilisation intelligente des sites », ni « rappel du passé historique du vieux portage » (Ministère des affaires municipales, 1939 : 11).

Seul un événement tranche dans cet oubli : le dévoilement de la plaque commémorative et de la stèle de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). Le 13 août 1933, une foule de 700 à 800 personnes assistent à une cérémonie officielle qui se déroule dans la salle Saint-Joseph de Cabano, car une pluie torrentielle empêche le dévoilement in situ du monument. Après avoir rappelé que le prince de Galles, qui allait devenir Edouard VIII, est venu chasser pendant une quinzaine de jours dans le Témiscouata, le curé Cyr passe la parole aux divers orateurs, dont le juge Surveyer, qui représente la CLMHC. Ce monument souligne le passage, survenu 220 ans plus tôt, du 104^e Régiment du Nouveau-Brunswick (anonyme, 1933) (figure 24).

²¹ Tiré de *Du Dégelé à Dégelis*, 1984 : 212.

Il arrive à l'occasion qu'on soulève de l'intérêt pour le fort Ingall : en 1940, M. Louis P. G. Bouchard, dans une lettre au journal *Le Saint-Laurent* parue le 9 juin 1940, demande de le faire revivre. Le journaliste qui, en 1956, rapporte ce fait, endosse la proposition et souligne que l'on pourrait reconstituer les baraquements, que pourraient visiter les touristes américains, ce qui aurait pour effet de réveiller chez les résidents « *le désir de mieux connaître le riche passé du pays Témiscoutain* » (anonyme, 1956).



Figure 24: Le monument de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada au fort Ingall²²

4.6.2 La redécouverte du chemin : le « Sentier du Grand-Portage (1970) »

Le « Chemin du Portage (1783) » resurgit dans l'actualité témiscoutaine dans les années 1960. En effet, combinée à une redécouverte de l'histoire des lieux, la volonté de développer le tourisme va mettre en branle un important projet de développement récréo-touristique et populariser l'expression « Grand-Portage ».

C'est autour du fort Ingall que l'intérêt pour l'histoire régionale se focalise au départ. En 1962, M. Rick, archéologue, fait état de découvertes archéologiques d'intérêt, mais il indique qu'il doute pouvoir recueillir assez d'informations pour pouvoir reconstruire le fort (reproduit dans Bérubé, 1973 : 18). L'année suivante, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada procède à une étude pour attribuer une reconnaissance historique officielle au fort Ingall, mais cela reste sans suite. En 1964, Beauvais Bérubé prononce une conférence devant le club Richelieu de Cabano sur le fort Ingall et souligne le statut ancien de lieu de passage de Cabano. En conclusion, il laisse entendre que cet atout de sentinelle du « Grand Portage » devrait être mis en valeur (reproduit dans Bérubé, 1973 : 9). Au cours des années qui suivent, le projet évolue rapidement. En 1967, une première prospection du site du fort Ingall a lieu, alors que se forme la Société d'archéologie de Rivière-du-Loup (Samson et Michaud, 1969 : 32). En 1968, des fouilles ont lieu, parallèlement à une réflexion sur la mise en valeur.

Dans leur rapport de fouilles de 1969, Samson et Michaud présentent une importante proposition d'aménagement récréo-touristique. Comme il s'agit de créer « *non seulement un endroit de récréation et de repos, mais aussi l'une des plus grandes attractions touristiques dans la province* » (Samson et Michaud, 1969 : 76), le projet comporte plusieurs volets. En premier lieu, ils proposent de créer un sentier de marche et de ski de

²² Photo : Roch Belzile, mai 2002

fond, appelé le « Sentier du Grand-Portage ». Celui-ci reprendrait en partie seulement le tracé du « Chemin du Portage (1783) » et relierait le camp de vacances de Saint-Modeste au lac Témiscouata. Tout au long de son parcours, il serait ponctué de diverses attractions, dont notamment des postes de relais et des terrains de camping (Samson et Michaud, 1969 : 78-79). Un second volet important de ce projet d'ensemble est la reconstitution, sur les rives du lac Témiscouata, du fort Ingall. Finalement, la mise en valeur du mont Citadelle, par la construction d'une piste de ski, complète le tout.

Pour réaliser le projet de sentier, la Corporation du Tourisme de Rivière-du-Loup voit le jour en 1969 et en 1970, une première subvention de 23 000 \$ permet l'engagement de 20 hommes pour procéder au déboisement. En 1971, Le ton est enthousiaste : « *la première phase est donc terminée : il s'agissait de retrouver le sentier vieux de 300 ans [sic], le situer au plus vrai de ses détours et le fixer sur la carte, puis déboiser* » (anonyme, « Un jour... », s.d., n. p.) et le 31 mars 1971, le journal *Le Saint-Laurent* annonce que « *La réouverture du sentier historique du Grand-Portage est complétée* » (anonyme, 1971) (figure 25).



Figure 25: Un segment abandonné du « Sentier du Grand-Portage (1970) », Saint-Louis-du-Ha! Ha!²³

Au cours des années qui vont suivre, on procède à différents travaux : en 1971, six camps en bois rond sont érigés le long du parcours (figure 26), dont on dit que « *seul celui de la "Grande Fourche", cependant, est érigé sur un site connu historiquement* ». On installe également des « *panneaux historiques expliquant brièvement l'origine des villages de St-Louis du Ha! Ha !, de St-Honoré et Whitworth, du relais "La Petite Fourche" et du chemin de fer* » (Pelletier, novembre 1981 :12).



Figure 26: Les vestiges d'un camp, Saint-Honoré²⁴

En février 1972, la corporation « Le sentier du Grand-Portage inc. » reçoit ses lettres patentes (figure 27). Entre 1974 et 1976, sept subventions totalisant 185 000 \$ sont versées dans

²³ Photo : Roch Belzile, mai 2002

²⁴ Photo : Roch Belzile, mai 2002

le cadre de divers projets pour l'aménagement et l'animation (anonyme, [1976] : 15). En 1978, le principal bailleur de fonds, le Haut-Commissariat à la Jeunesse, au Loisir et au Sport souligne qu'il faut un engagement plus net de la communauté envers le projet, et qu'il doit être démontré que le Sentier dessert une majorité de la population. Une étude réalisée en 1978 souligne qu'« avec toutes ses difficultés financières, sa survie est sérieusement compromise » (Gendron, 1978 : 112). En 1980, il est encore considéré comme un actif régional en 1980 (Comité du Corridor du Grand-Portage, 1980), mais la corporation du Sentier du Grand Portage semble disparaître au début des années 1980. Par la suite, Le manque d'entretien du Sentier fait en sorte qu'il s'efface graduellement du paysage.

4.6.3 Un tracé authentiquement historique ?

Dans sa promotion auprès de tous les publics, le « Sentier du Grand-Portage (1970) » souligne l'aspect historique dudit sentier. On insiste sur le fait que le sentier a servi de sentier de portage amérindien, mais également pour de nombreux militaires britanniques. Un dépliant réalisé vers 1980 indique : « Bien des gens ont foulée le sol de ce sentier; libre à vous d'en faire autant » (Dumais, s.d.). Comme il subsiste encore aujourd'hui de nombreuses traces du sentier, l'authenticité historique de ce dernier mérite attention.

Selon la promotion, le « Sentier du Grand-Portage (1970) » emprunterait en partie seulement le tracé du « Chemin du Portage (1783) », soit une longueur de 22 kilomètres, entre Cabano et le lac à Chamard. Par la suite, le sentier bifurque vers Saint-Modeste sur une distance d'environ 22,5 kilomètres : pour la Corporation, cette deuxième partie n'emprunte pas le tracé historique, mais a été aménagée en fonction d'impératifs touristiques (Pelletier, novembre 1981 : 12). Mais est-ce que la partie historique emprunte effectivement celui du chemin de 1783 ?

En fait, l'affirmation de l'historicité du sentier est mise en doute dès 1973 : dans une étude publiée par l'Université du Québec, on mentionne qu'« il ne faut pas tricher le passé en affirmant que le trajet actuel correspond à la route qu'auraient utilisée les indiens ou les coureurs des bois. Tout cela est inexact » (Gravel, 1973, cité dans Gendron, 1978: 2). Si la Corporation maintient dans les documents de promotion que le Sentier emprunte un tracé historique, elle va également se montrer plus circonspecte dans un bilan produit en 1976. En effet, on y souligne que :

« Le fait de relier le lac Témiscouata à l'estuaire du St-Laurent confère au Sentier Grand-Portage une note historique non-négligeable. C'est dans ces parages qu'avait été déboisé le « Chemin du Témiscouata » [...].

[...] Aujourd'hui, le Sentier du Grand-Portage passe à des endroits véridiques mais non sur toute la longueur à cause de la colonisation faite depuis ce temps. Donc le Sentier du Grand-Portage est historique sur une certaine distance, mais les promoteurs ont voulu en reconstituant ce Sentier le



Figure 27: Le logo de la corporation Sentier du Grand Portage Inc.

continuer à des endroits plus accessibles à la population et avec des facilités récréatives déjà en place (anonyme, [1976] : 5) ».

De plus, on prend la précaution d'indiquer que « *le tracé actuel du Sentier du Grand-Portage ne reflète qu'une recherche très sommaire, malgré que cette recherche soit indispensable pour que la randonnée pédestre qui y sera pratiquée correspond à ce que l'utilisateur est en droit d'attendre* » (anonyme, [1976] : 7). En indiquant que le Sentier est le fruit d'une recherche « *très sommaire* » et est « *situé dans les parages* » du Chemin du Portage, la Corporation nuance considérablement son affirmation. De fait, le tracé s'inspire certes du « Chemin du Portage (1783) », mais ne correspond pas nécessairement à celui emprunté par cette voie ancienne, les divergences apparaissant notamment en milieu forestier.

Fruit de la bonne volonté du milieu, le « Sentier du Grand-Portage (1970) » a permis d'attirer l'attention de la population et de l'administration publique sur le « Chemin du Portage (1783) ». À ce titre, une réussite indéniable de cette corporation est l'intégration de l'idée de « Portage » dans l'identité régionale.

4.6.4 Un développement touristique associé au « Portage »

Les années 1970 et 1980 vont voir se déployer divers efforts de développement touristique articulés autour du « Chemin du Portage (1783) » et du « Sentier du Grand-Portage (1970) ».

Dès le départ, l'aménagement du « Sentier du Grand-Portage (1970) » est associé au développement d'infrastructures touristiques. Le fort Ingall, le point d'arrivée historique du Chemin du Portage, en est une constituante importante. On procède ainsi, entre 1972 et 1978, à une reconstitution historique du fort. Les travaux, d'une valeur d'un million de dollars, sont dirigés par les architectes Casgrain, Lagacé et Massicotte Architectes inc. pour le compte de la Société historique de Cabano (figure 28). On a ainsi reconstitué six des onze bâtiments

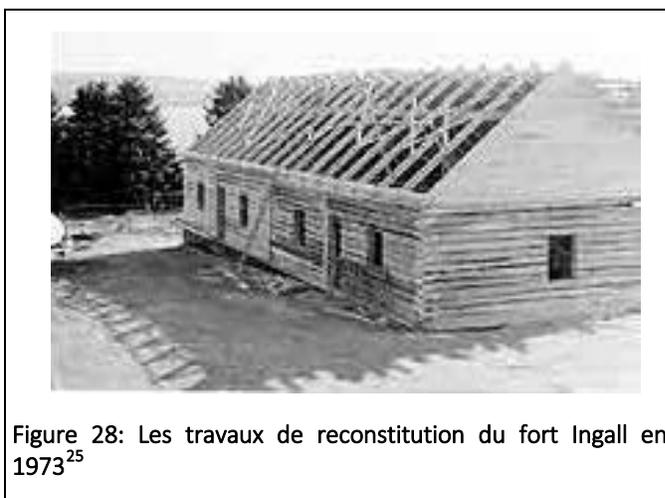


Figure 28: Les travaux de reconstitution du fort Ingall en 1973²⁵

d'origine ainsi que l'enceinte fortifiée. De même, l'aménagement d'une station de ski au mont Citadelle est intimement lié à ces autres composantes. Le site, propriété d'une corporation dès 1967, est aménagé dans les années 1970. En décembre 1998, il est mis en faillite.

²⁵ MCCQ, coll. Archives nationales du Québec. [<http://www.mcc.gouv.qc.ca/region/01/dir01/fort.htm>]

Parallèlement à ces efforts va se développer l'idée d'un corridor touristique qui associerait l'ensemble du Témiscouata dans un projet de mise en valeur. L'idée est lancée en 1973 par le gouvernement fédéral, qui envisage, compte tenu de la présence du « Chemin du Portage (1783) », de constituer un corridor touristique dans le Témiscouata. Il consulte alors sans grand succès les gouvernements du Québec et du Nouveau-Brunswick (Parcs Canada, 1980 :1). Cependant, l'idée de mettre en valeur l'ensemble du Témiscouata comme un corridor récréo-touristique est reprise par la suite à deux niveaux.

Au niveau régional, un Comité du Corridor du Grand Portage est formé en 1977 avec l'objectif de « *convaincre les gouvernements du Québec et du Nouveau-Brunswick d'aménager un corridor-parc interprovincial* » (Parcs Canada, 1980 : 21). En 1980, le Comité, qui cherche à rassembler la population témiscoutaine autour d'un projet de mise en valeur récréo-touristique, produit un important rapport sur cette proposition globale d'aménagement touristique (Comité du Corridor du Grand Portage, 1980).

Au niveau fédéral, on envisage également de faire de la région une aire patrimoniale, dans le cadre d'un programme appelé « Lieux et parcours privilégiés ». Une étude est réalisée en 1980 et ses conclusions sont positives, ce qui va donner lieu, quelques années plus tard, au projet de parc interprovincial du Petit Témis.

4.7 Principaux constats

Dans l'ensemble, il faut noter l'importance stratégique jouée par la région de Rivière-du-Loup et du Témiscouata dans les communications et le transport entre la vallée du fleuve Saint-Laurent et les provinces maritimes. Cette importance a été favorisée en premier lieu par les caractéristiques naturelles de la région, qui est attestée par l'importante fréquentation amérindienne pendant la période préhistorique, ainsi que, en second lieu, par les enjeux stratégiques et géopolitiques des puissances coloniales en Amérique du Nord aux XVIII^e et XIX^e siècles. En conséquence, le système viaire du Témiscouata, et en premier lieu le « Chemin du Portage (1783) », joue donc un rôle historique capital à l'échelle régionale, nationale et nord-américaine.

En ce qui a trait aux « portages amérindiens », la présente étude démontre bien l'existence de trois sentiers principaux, soit deux passant par la rivière Trois-Pistoles, le troisième empruntant la rivière Saint-François. Cependant, en ce qui a trait à ce dernier sentier, on ne connaît pas précisément le parcours utilisé entre la rivière Saint-François et le fleuve Saint-Laurent, bien qu'il soit assuré que l'on utilise la rivière du Loup. L'hypothèse avancée par Adrien Caron en 1980 semblerait correspondre en grande partie au tracé utilisé, mais de nouvelles recherches en archives pourraient davantage clarifier cette question. Finalement, il faut conclure, à partir de la documentation consultée, que l'existence d'un sentier amérindien reliant Notre-Dame-du-Portage au lac Témiscouata est fort peu probable.

En ce qui a trait à la période de la Nouvelle-France, il faut souligner que l'existence d'un sentier, reliant la vallée du Saint-Laurent au lac Témiscouata et tracé par le seigneur Charles Aubert de la Chesnaye dans le dernier quart du XVII^e siècle, semble également douteuse. Seule une recherche exhaustive en archives permettrait d'en connaître davantage sur la traite des fourrures et l'occupation française dans la région et de conclure de façon plus définitive sur l'existence d'un tel sentier. De même, une telle recherche pourrait peut-être permettre également de localiser les postes de traite construits à ce moment.

Par contre, la construction en 1746 d'une voie terrestre reliant ce qui est aujourd'hui Notre-Dame-du-Portage au lac Témiscouata ne fait aucun doute. Partie terrestre d'une route plus longue qui se rendait en Acadie en utilisant le lac Témiscouata et les rivières Madawaska et Saint-Jean, ce chemin est utilisé pendant une quarantaine d'années. Plutôt sentier que route, son entretien est difficile. Si le chemin est mentionné dans divers documents, sa localisation reste toutefois problématique, faute de documentation cartographique précise. Toutefois, sa présence influe sur l'aménagement du « Chemin du Portage (1783) » et il est possible que ce dernier emprunte en partie le tracé de la route construite sous le Régime français, hypothèse qui ne peut être confirmée avec certitude.

Le « Chemin du Portage (1783) » constitue l'élément structurant de ce réseau de chemins anciens. Il a joué un important rôle d'épine dorsale des relations intercoloniales en Amérique du Nord britannique et ce, pendant près d'un siècle. Ce rôle stratégique s'est même poursuivi au-delà, considérant l'influence que cette route a eue sur la Confédération et le chemin de fer Intercolonial. Première intervention majeure en termes d'aménagement routier dans le Témiscouata, sa construction en 1783 implique d'importants travaux, notamment des infrastructures qui permettent de traverser les terrains marécageux et les rivières. Son entretien et sa protection nécessitent également l'installation de militaires le long de son parcours, notamment au fort Ingall et à la rivière Saint-François. Tous ces aménagements peuvent avoir laissé d'importants vestiges archéologiques qui pourraient faire l'objet de recherches particulières. De telles recherches pourraient mettre à profit les nombreuses cartes identifiées ainsi que les nombreux témoignages et documents d'archives qui n'ont pu être consultés dans le cadre de la présente recherche.

Cette route est complétée par ce qu'on appelé par la suite le Vieux-Chemin (le « Vieux-Chemin (1839-1840) »). En l'aménageant, les autorités britanniques entendent compléter le réseau routier reliant le Canada aux Maritimes. Cependant, tout comme pour le « Chemin-Neuf (1856-1862) », il faut noter l'absence d'études permettant d'en faire une analyse historique plus fine. Par contre, leur aménagement confirme le rôle pivot joué par les routes du Témiscouata dans les relations entre le Canada, le Québec et les provinces maritimes.

5. État de préservation et valeur patrimoniale des chemins anciens du Témiscouata

5.1 Remarques méthodologiques

L'évaluation patrimoniale des voies de communication anciennes constitue un champ d'intérêt récent au Québec. En effet, jusqu'à aujourd'hui, les équipements et les infrastructures de transport et communication, tout comme d'autres aménagements paysagers, n'ont attiré que peu d'attention à titre de patrimoine national. Pourtant, ceux-ci témoignent, tout autant que le patrimoine bâti, de l'occupation humaine au Québec et constituent sans nul doute des éléments structurants du paysage.

Dans ce contexte, la présente recherche prend un caractère exploratoire, notamment lorsqu'il s'agit d'inventorier et d'évaluer la valeur patrimoniale des routes et des chemins subsistants et disparus. En effet, peu d'outils conceptuels sont actuellement disponibles pour établir la valeur patrimoniale de ces sentiers, routes et chemins anciens qui ont structuré l'aménagement du territoire au Québec. Quelques ouvrages et articles permettent de prendre connaissance de certaines expériences étrangères, mais il serait nécessaire, considérant l'ensemble du patrimoine viaire québécois, de développer des outils appropriés afin de le préserver et le mettre en valeur, ce qui pourrait faire l'objet d'une recherche exploratoire ultérieure. Faute de tels outils, la présente recherche relève d'une approche empirique qui s'inspire essentiellement de celle appliquée par la Suisse pour l'inventaire de son patrimoine viaire (voir annexe 2).

Afin de mener à bien cette évaluation historique et patrimoniale, il a été d'abord nécessaire de reconstituer, sur une carte contemporaine, les tracés empruntés par les chemins anciens du Témiscouata, et particulièrement du « Chemin du Portage (1783) ». Comme les routes anciennes du Témiscouata ont structuré le découpage cadastral, il a fallu reporter, du cadastre primitif au cadastre actuel, les tracés des routes anciennes pour dégager l'état actuel de ces voies et mettre ainsi en évidence tant les segments subsistants que disparus. La combinaison de ces données avec celles obtenues par l'analyse historique, y compris les cartes anciennes, a permis de dresser une cartographie assez détaillée de ces chemins (voir annexe 3, carte 5).

Par la suite, les données historiques et cartographiques recueillies ont fait l'objet d'une validation sommaire sur le terrain, au cours de laquelle ont été recherchées par inspection visuelle tant les composantes physiques (tracé, pavage, infrastructures, vestiges archéologiques) que les éléments du paysage qui seraient associés à ces routes ou segments de route. Pour ce faire, les principaux segments des chemins anciens encore utilisés ont été examinés, de même que certaines portions du « Sentier du Grand-Portage (1970) ».

La validation envisagée a cependant été limitée par deux difficultés. La première consiste à localiser sur le terrain un segment de route qui n'est plus utilisé. Ainsi, le report d'un tracé ancien sur une carte contemporaine au 1 : 20 000, et même au 1 :10 000, ne permet pas nécessairement d'obtenir un niveau de précision suffisamment élevé pour confirmer le tracé de la route sur le terrain, à moins que l'on ne dispose, dans de rares cas, de vestiges matériels *in situ*.

Ce problème de localisation est accentué lorsque, comme c'est le cas notamment du « Chemin du Portage (1783) », les portions disparues des chemins anciens se trouvent dans des milieux forestiers et marécageux. Dans ces cas, il a été constaté que la nature reprend rapidement ses droits, d'autant plus que l'aménagement de ces routes anciennes n'a probablement pas transformé le milieu naturel de façon importante. De plus, certains segments, notamment du « Chemin du Portage (1783) », sont inutilisés depuis plus de 140 ans. En conséquence, la route semble « s'effacer »



Figure 29: Un segment abandonné de la route nationale n°2 à Whitworth²⁶

du paysage. Cette réalité est attestée en particulier par un segment de la route nationale (« Chemin-Neuf (1856-1862) »), d'une longueur d'environ 2 kilomètres et localisé à Whitworth, qui été abandonné au début des années 1970 au moment du redressement de la route. En 30 ans, l'environnement de cette route s'est profondément modifié : les arbres ont complètement envahi les accotements et empiètent graduellement sur la surface asphaltée (figure 29). Si quelques décennies ont suffi pour que l'environnement d'une route qui a nécessité d'importants travaux d'aménagement soit si considérablement modifié, il est plausible que les effets soient encore plus importants lorsque le chemin, tracé sans aménagement majeur, est abandonné depuis plus de 140 ans.

La seconde difficulté résulte des aménagements réalisés pour le « Sentier du Grand-Portage (1970) » au début des années 1970. En effet, les travaux menés à cette époque, vaguement inspirés du tracé initial du « Chemin du Portage (1783) », ont certes marqué le paysage, mais ont également embrouillé la localisation précise du tracé et des vestiges historiques associés à la route initiale. Par exemple, des segments du « Sentier du Grand-Portage (1970) », bien perceptibles dans l'environnement, ont été présentés comme empruntant le tracé du « Chemin du Portage (1783) », ce qu'infirmé une analyse détaillée des cartes cadastrales. En conséquence, si le tracé du Sentier est bien visible, cela ne signifie aucunement qu'il s'agisse effectivement de celui emprunté avant lui par le « Chemin du Portage (1783) ».

²⁶ Photo : Denis Roy, mai 2002.

L'évaluation historique et patrimoniale est plus difficile lorsque les segments étudiés sont inutilisés et se trouvent dans des milieux forestier ou marécageux. Dans ces cas, seule la présence d'éléments d'infrastructures (ponts, cabanes, etc.) permet d'attester que le chemin a bel et bien passé à un endroit précis. En effet, à moins de procéder à une opération d'arpentage de grande envergure, il est impossible dans de tels milieux d'assurer hors de tout doute la localisation des tracés. De plus, la documentation historique recueillie ne permettant pas de localiser avec précision les « portages amérindiens » et le « chemin français (1746) », il était impossible dans le cadre de cette étude de valider sur le terrain la présence de traces pouvant leur être associée.

Le « Chemin du Portage (1783) » est sans aucun doute la route qui a marqué le plus l'histoire et le territoire du Témiscouata et qui a laissé le plus de traces documentaires. En conséquence, il lui a été accordé une importance particulière, compte tenu de certaines caractéristiques distinctives. Il y a d'abord son importance historique indéniable, à laquelle se rattache sa valeur identitaire régionale. De façon plus marquée, ce chemin est important également par les traces qu'il a laissé dans le paysage. Cependant, comme le tracé initial se trouve aujourd'hui fragmenté, son évaluation a nécessité une analyse plus fine (annexe 3, carte 2).

Le « Vieux-Chemin (1839-1840) » complète le réseau routier initial entre Cabano et Dégelis et peut-être au-delà. Considérant son importance dans la constitution du premier réseau routier du Témiscouata, il a également fait l'objet d'une étude détaillée (annexe 3, carte 3).

Finalement, le « Chemin-Neuf (1856-1862) » constitue l'ossature du réseau routier moderne. Devenu route nationale, il est l'objet de réaménagement au cours des années 1970. Cependant, aucune synthèse historique n'est disponible relativement à l'évolution de cette voie (ce qui aurait largement dépassé les limites du présent mandat), et considérant les objectifs visés par la présente recherche, il n'entre pas dans l'objet de cette étude de faire l'évaluation des transformations apportées par l'aménagement de la Transcanadienne à partir des années 1970 sur l'ensemble de son tracé. Cependant, de façon plus sommaire, un bilan d'ensemble a été réalisé par la superposition de données cartographiques. Celui-ci a été complété par des évaluations ponctuelles sur le terrain (annexe 3, carte 4).

L'évaluation patrimoniale de ces routes est présentée en ordre chronologique, en commençant par la plus ancienne, le « Chemin du Portage (1783) », où une attention particulière a été apportée au segment reliant Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano, pour passer ensuite au « Vieux-Chemin (1839-1840) » et finir par le « Chemin-Neuf (1856-1862) ». De façon à respecter la cohérence historique du système viaire, chacune d'entre elles est analysée d'ouest en est. Un aperçu général de l'état patrimonial de chacun de ces chemins anciens est tout d'abord présenté. Par la suite, les principaux segments sont analysés sommairement en présentant leurs caractéristiques, qui sont suivis d'observations ou commentaires particuliers, s'il y a lieu. Une fois l'étude patrimoniale

complétée pour chacun de ces chemins, l'étude est finalement complétée par la présentation d'un bilan général et des principales recommandations.

5.2 Le « Chemin du Portage (1783) »

Le « Chemin du Portage (1783) », qui reliait ce qui est aujourd'hui Notre-Dame-du-Portage à Cabano, a joué un rôle crucial dans l'histoire de Rivière-du-Loup et du Témiscouata. Il est probablement à l'origine de l'intérêt porté dans la région aux portages et chemins anciens.

Par ailleurs, même si cette route a joué un important rôle structurant dans l'ensemble de l'occupation du territoire témiscoutain, cette influence sur le paysage est assez peu perceptible dans son ensemble. On en retrouve des traces dans la toponymie, car c'est en fonction de sa présence que la municipalité de Notre-Dame-du-Portage a adopté ce toponyme lors de sa formation en 1856. De même, on en trouve des traces dans l'odonymie, notamment à Notre-Dame-du-Portage (le rang Chemin-du-Lac) et Saint-Louis-du-Ha! Ha! (le rang Chemin du Portage).

C'est cependant dans la manière d'occuper l'espace, et plus particulièrement dans le système cadastral, qu'il a marqué le plus le Témiscouata (figure 30). Ainsi, la première occupation européenne se traduit par un découpage relevant du système seigneurial, le long du Saint-Laurent et sur les rives du lac Témiscouata. Au XIX^e siècle, de nouveaux types d'occupation se développent. C'est ainsi qu'un premier lotissement est structuré le long de ce chemin. Reliant deux espaces seigneuriaux, c'est en fonction de cette voie que le cadastre initial est construit (rangs nord et sud de Saint-Honoré). Par la suite, le système de colonisation cantonal introduit un autre type d'implantation, orienté sud-ouest/nord-est, et non plus seulement est/ouest. Si le lotissement le long du « Chemin du Portage (1783) » est resté pratiquement sans suite, cela a tout de même déterminé l'aménagement d'une partie du canton d'Armand (en jaune plus foncé sur la figure 30) ainsi que de Saint-Honoré, dont le lotissement s'est effectué en parallèle avec le chemin, une influence structurelle qui se traduit également dans d'autres segments de la route.

De façon générale, le tracé patrimonial actuel du « Chemin du Portage (1783) » (voir annexe 3, carte 2) se présente comme un ensemble discontinu de routes locales et de segments abandonnés. Cette situation résulte de deux facteurs : d'une part, l'abandon de certains segments causé par la difficulté de les entretenir et ce, probablement dès l'ouverture du « Chemin-Neuf (1856-1862) », ainsi que, d'autre part, l'intégration de trois portions du « Chemin du Portage (1783) » dans le réseau de routes locales, soit comme chemin carrossable, soit comme sentier. Il en a résulté que le « Chemin du Portage (1783) » est en majeure partie imperceptible, bien que subsistent, ici et là, des segments toujours utilisés.

Système cadastral du Témiscouata

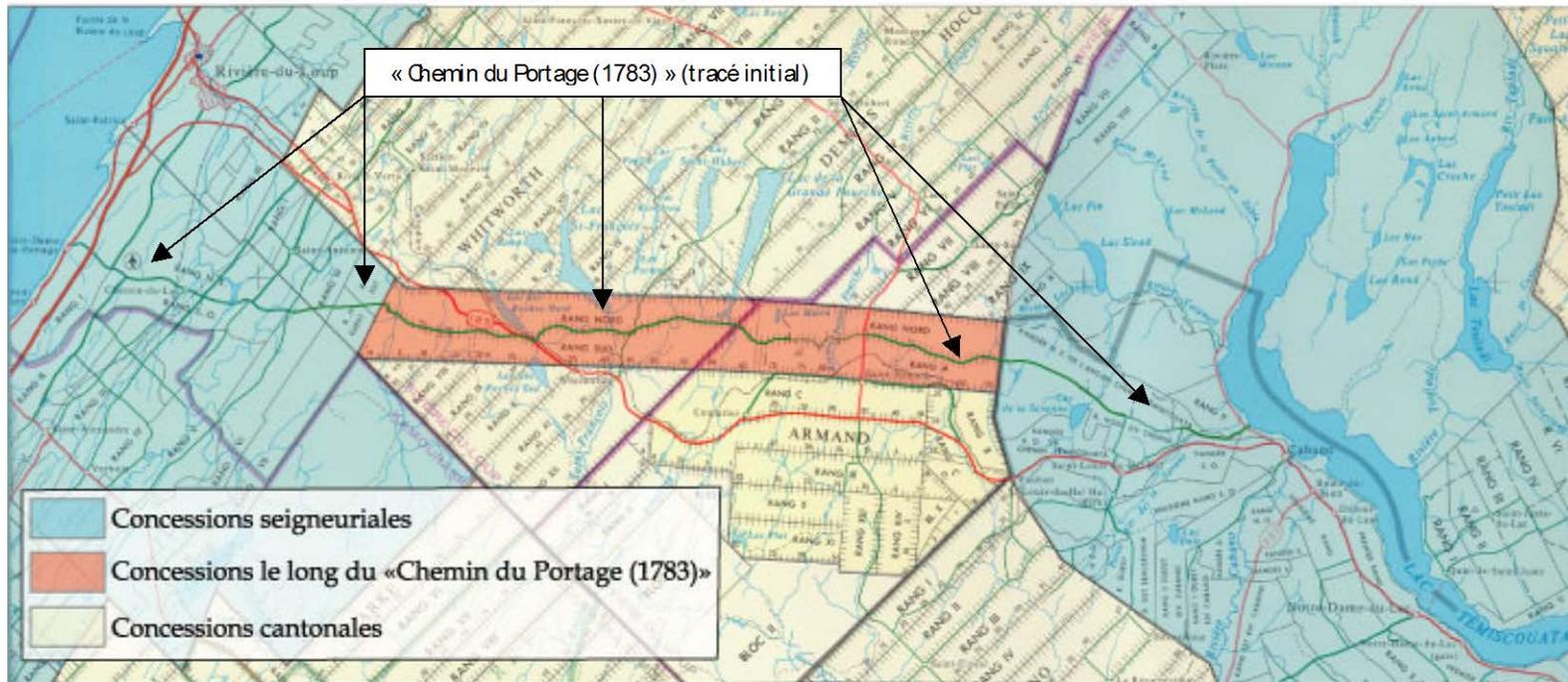


Figure 30: Le système cadastral du Témiscouata (Terres et forêts, 1976. Partie)

5.2.1 Le segment de Notre-Dame-du-Portage à Saint-Antonin

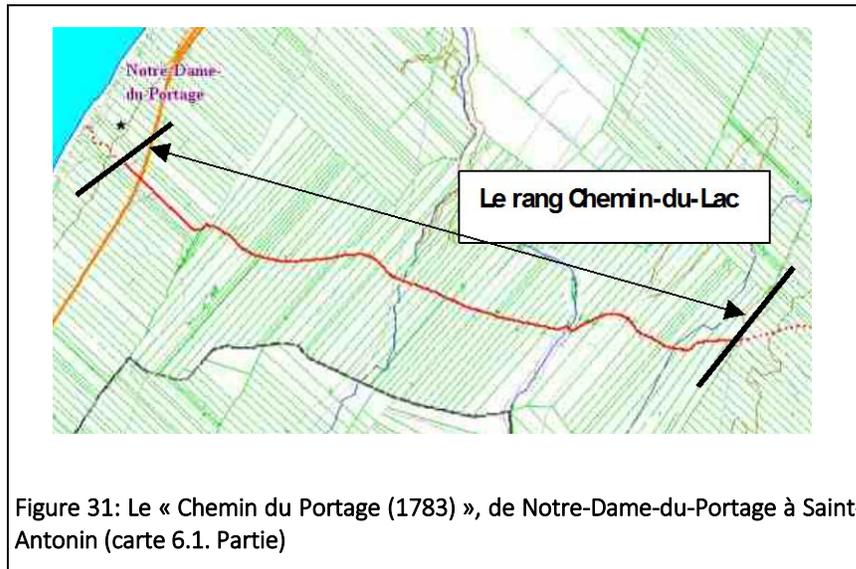


Figure 31: Le « Chemin du Portage (1783) », de Notre-Dame-du-Portage à Saint-Antonin (carte 6.1. Partie)

Cette partie du « Chemin du Portage (1783) », d'une longueur d'environ 13 kilomètres, se situe entre le fleuve Saint-Laurent et le 4^e rang de Saint-Antonin, où se perd la trace du chemin initial. Il est composé de deux parties : la première relie les berges du fleuve au début du Chemin-du-Lac, sur

les hauteurs de la terrasse Micmac²⁷, la seconde étant constitué par ledit Chemin-du-Lac, une route rurale sinueuse qui se rend de l'autoroute 20 au 4^e rang de Saint-Antonin.

En ce qui a trait au premier sous-segment, la côte reliant les berges aux hauteurs de la terrasse se trouve à Notre-Dame-du-Portage. Aujourd'hui, d'importants travaux ont modifié le réseau routier local (route 132 et voie d'accès à l'autoroute 20). Cependant, la présence du « Chemin du Portage (1783) » est d'une importance telle qu'il a donné son nom à la municipalité. Comme le souligne Martin, «*la preuve existe [de la présence] d'un relais de poste, d'une auberge, d'un camp de guides, bref, d'une agglomération de résidents qui liaient leur vie à ce portage*» (Martin, 1977 : 40). Il n'est donc pas surprenant que la Chambre de Commerce ait fait ériger une stèle à environ un (1) kilomètre à l'ouest de l'église paroissiale pour indiquer le point de départ supposé du « Chemin du Portage (1783) »²⁸.

Cependant, le point de départ précis de la route, tout comme le tracé de la côte qu'elle utilise, demeure encore aujourd'hui assez incertain. En effet, le tracé emprunté à l'origine se situe près de celui du chemin français. En 1825, son tracé est corrigé : plutôt que d'emprunter une côte située à l'ouest de l'église (et menant probablement aux environs du monument de la Chambre de Commerce), on trace une nouvelle côte plus près de celle-ci (anonyme, 1825), des travaux confirmés par le cadastre de 1856 (anonyme, 1856). Si les traces du chemin sont imperceptibles dans le paysage actuel, il serait toutefois assez aisé de retrouver les tracés initiaux en comparant les cartes anciennes avec le cadastre actuel puis de vérifier sur le terrain la présence potentielle de vestiges.

²⁷ On appelle ainsi la terrasse d'une hauteur de 20 à 30 mètres surplombant le fleuve dans la région (Martin, 1977 : 74).

²⁸ On y trouve le texte suivant : « Point de départ du sentier amérindien reliant le Saint-Laurent à l'Acadie. Devenu route militaire le 28 mai 1783 ».

En qui concerne le second sous-segment, il s'agit d'un rang sinueux et pavé d'une longueur de 12 kilomètres entre Notre-Dame-du-Portage et Saint-Antonin. Son tracé n'a pas été redressé et correspond encore au cadastre primitif : I reprend donc le tracé initial du « Chemin du Portage (1783) ».

Le paysage qu'on y voit est typique de la vallée du Saint-Laurent et est ponctué d'habitations rurales traditionnelles, dont certaines datent probablement du XIX^e siècle. De plus, l'impact de ce segment du chemin sur le paysage est fort important

car il a créé en quelque sorte une « anomalie » dans le paysage environnant. En effet, jusque dans la première moitié du XIX^e siècle, les terres concédées pour l'agriculture le long du fleuve sont généralement disposées en perpendiculaire avec le Saint-Laurent. Dans le secteur de Notre-Dame-du-Portage (voir figure 31; le découpage cadastral est indiqué en vert), le premier rang, celui qui longe le fleuve, reprend ce modèle. Par contre, le deuxième rang s'est développé dans un axe différent : les exploitations sont disposées en perpendiculaire avec le chemin, donnant au rang un caractère distinctif (voir figure 33).



Figure 32: le parcours sinueux du Chemin-du-Lac et son paysage agricole²⁹

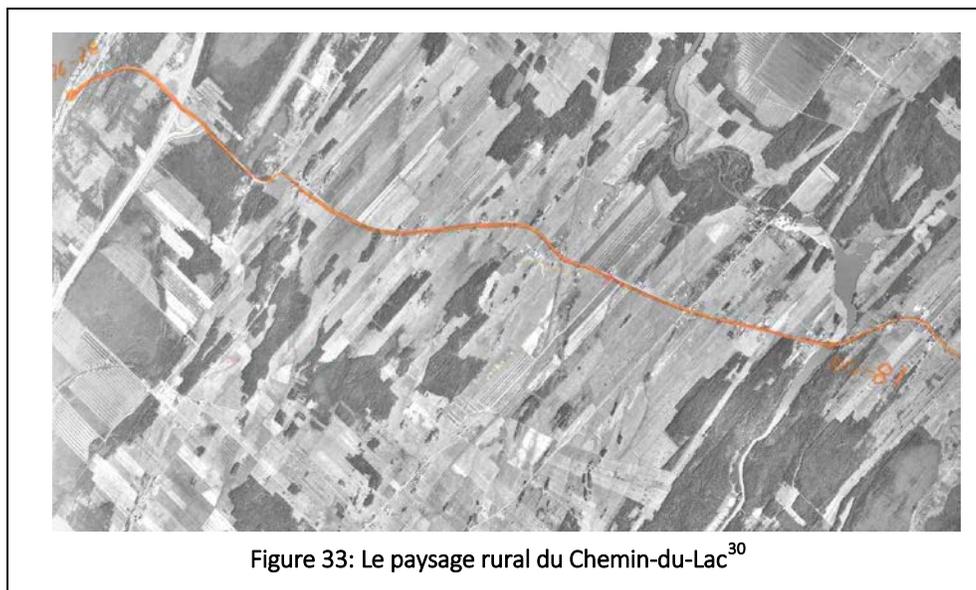


Figure 33: Le paysage rural du Chemin-du-Lac³⁰

²⁹ Photo : Alain Roy, mars 2002.

³⁰ Photo : Ministère des Terres et Forêts du Québec, Photocartotheque du Québec (1977). 21N/13, 078117-42. Autour du « Chemin du Portage(1783) », en orangé, on distingue de nombreuses exploitations agricoles situées perpendiculairement à celui-ci, contrairement à ce qu'on retrouve ailleurs (dans le coin en bas et à droite sur la photo).

Finalement, un autre élément distinctif de cette portion du « Chemin du Portage (1783) » est la présence de la rivière du Loup, dont la traversée a historiquement nécessité d'importantes infrastructures. On y aurait utilisé différents modes de traversée, du pont flottant au passeur ou bateleur jusqu'au pont de bois, dont on aperçoit des vestiges près du pont actuel, qui est en métal. Par ailleurs, la documentation consultée indique également qu'on y a établi divers relais, sans compter que selon la carte dessinée par Bouchette en 1831, une scierie, « Ballantyne's Mills », se serait établie sur les rives du « lac » en aval du pont.

5.2.2 Le segment de Saint-Antonin à la rivière Saint-François

Cette partie du chemin mesure environ 15 kilomètres et est constituée de deux sous-segments. Le premier, d'une longueur d'environ 11 kilomètres (à vol d'oiseau), se situe entre le 4^e Rang de Saint-Antonin et la route 185 actuelle, alors que le second, entre la route 185 et la rivière Saint-François, mesure environ 4 kilomètres, à vol d'oiseau (figure 34). Cette portion de la route se situe dans les municipalités de Saint-Antonin et Saint-Hubert.

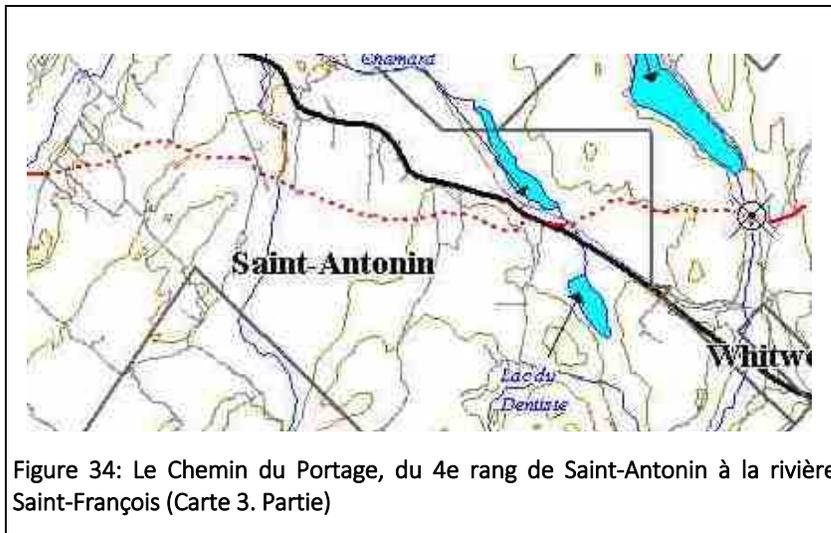


Figure 34: Le Chemin du Portage, du 4e rang de Saint-Antonin à la rivière Saint-François (Carte 3. Partie)

Il faut d'abord noter que le tracé initial du « Chemin du Portage (1783) », reconstitué grâce aux cartes cadastrales, n'a pu être localisé sur le terrain. En effet, il s'agit d'un segment qui est abandonné rapidement, sans doute à cause des mauvaises conditions de drainage (les

cartes anciennes indiquent plusieurs marécages dans ce secteur). À l'exception d'un très court segment, qui est probablement utilisé par la route 185 actuelle lorsqu'elle passe entre les lacs à Chamard et du Dentiste, il semble bien que toute cette portion de la route ait effectivement disparu.

Cependant, une recherche plus poussée sur le terrain pourrait permettre de retracer des parties du tracé ou des vestiges associés au chemin, notamment plusieurs habitations de même qu'un pont au croisement du « Chemin du Portage (1783) » et de la rivière Verte ainsi qu'une « cabane », entre cet emplacement et le début du Chemin-du-Lac (Bouchette, 1831).

5.2.3 Le segment de la rivière Saint-François

Entre la rive ouest de la rivière Saint-François et le chemin Taché, dans la municipalité de Saint-Hubert, se trouve un segment du « Sentier du Grand-Portage (1970) » d'environ un kilomètre, qui est entrecoupé par le chemin du lac Saint-François (voir annexe 3, carte 6.2) Ce segment se subdivise en deux parties : une partie, longue d'environ 550 mètres, se trouve entre les berges de la rivière Saint-François et le chemin du lac Saint-François, la seconde, longue de 450 mètres environ, entre ce chemin et le chemin Taché.

Cette partie est donc occupée aujourd'hui par les vestiges du « Sentier du Grand-Portage (1970) » (figure 35). Celui-ci a été tracé au début des années 1970 en longeant le cadastre, mais tel que mentionné précédemment, il est difficile de conclure que le tracé que celui-ci emprunte est bel et bien celui que le chemin empruntait entre 1783 et 1860, compte tenu des transformations survenues dans ce milieu forestier en plus de 140 ans.



Figure 35: Le « Sentier du Grand-Portage (1970) », entre le chemin du lac Saint-François et le chemin Taché³¹



Figure 36: Les berges de la rivière Saint-François³²

Cependant, les vestiges archéologiques trouvés sur les rives de la rivière Saint-François attestent bien que le tracé du « Chemin du Portage (1783) » se trouve à proximité. En effet, sur la rive ouest de la rivière Saint-François, en continuité avec le « Sentier du Grand-Portage (1970) », des vestiges d'un pont construit pour ce dernier, au début des années 1970 sont encore visibles (figure 36).

C'est cependant sur la rive est, à quelques mètres du « Sentier du Grand-Portage (1970) », que les vestiges les plus anciens ont été localisés. Il s'y trouve des vestiges de ce qui semble être une culée de pont qui pourrait être associée à l'occupation humaine du XIX^e siècle (figure 37), ce qui est attesté par la présence sur le sol d'un tesson

³¹ Photo : Roch Belzile, mai 2002.

³² Photo : Roch Belzile, mai 2002. On aperçoit, vers la droite, un amoncellement de bois et de roches, les vestiges d'un pont construit au début des années 1970 pour le « Sentier du Grand-Portage (1970) ».

de bouteille datant de cette époque (figure 38). De même, plus près du chemin du lac Saint-François, dans une partie du sentier récemment réaménagé, des morceaux de céramique ont été observés sur le sol.



Figure 37: Les vestiges possibles d'une culée de pont³³

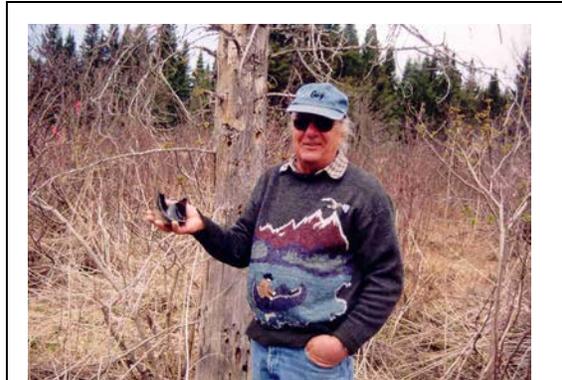


Figure 38: Tesson de bouteille du XIX^e siècle découvert sur la rive³⁴

Il s'agit sans doute du site le plus important, et celui occupé le plus longtemps, parmi ceux situés le long du « Chemin du Portage (1783) ». En effet, la carte de Bouchette de 1815 (figure 39) indique que le site est occupé et divisé en deux lots. De même, l'aquarelle de Bainbrigge de 1839 laisse voir que les installations y sont relativement importantes (figure 40).



Figure 39: Le site de la rivière Saint-François en 1815 (Bouchette, 1815. Partie)

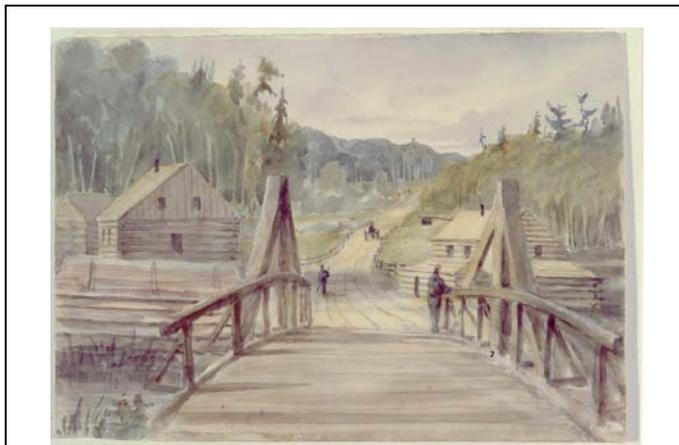


Figure 40: Le camp Saint-François, ca. 1839³⁵

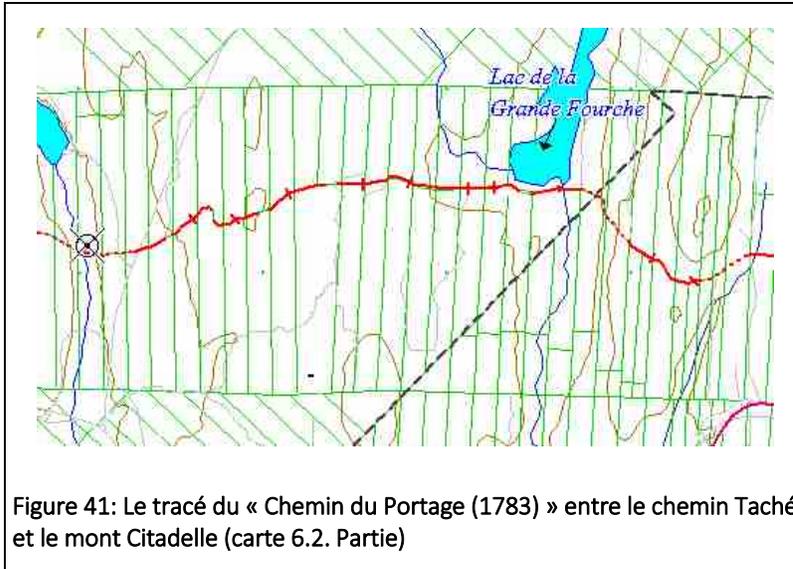
³³ Photo : Denis Roy, mai 2002.

³⁴ Photo : Denis Roy, mai 2002.

³⁵ Bainbrigge, Philip John (July 1842). "Camp St. François, Centre of Temiscouata Portage". Aquarelle, ANC C-000919.

5.2.4 Le segment du chemin Taché au mont Citadelle

Ce segment du « Chemin du Portage (1783) », d'une longueur d'environ 6,5 kilomètres, se trouve entre le chemin Taché et le mont Citadelle (figure 41). Selon l'analyse



cartographique, le tracé du chemin traverse d'abord un milieu forestier où des portions de la route ont été privatisées et où le passage est interdit. Plus loin, il rejoint une route locale qui dessert le lac de la Grande-Fourche et aboutit à la rivière du Grand Tracel, à la tête du lac de la Grande-Fourche. La rivière est traversée par un pont auquel on accède par

le Chemin du 3^e rang Sud-du-Lac de Saint-Hubert. À partir du pont, le tracé initial du « Chemin du Portage (1783) » contourne le mont Citadelle et se termine dans les environs du centre de ski du Mont Citadelle.

Considérant que la traversée de la rivière a nécessité l'aménagement d'infrastructures, il est possible que des vestiges y soient présents, ce que Pelletier (1981) soutient également.

5.2.5 Le segment de Saint-Honoré

À Saint-Honoré, une portion importante du « Chemin du Portage (1783) » est encore utilisée. Le chemin, d'une longueur d'environ 13 kilomètres, est en grande partie carrossable durant l'été et fait partie du réseau routier local sous le nom de « Vieux-Chemin Nord » et « Vieux-Chemin Sud ». Le chemin donne accès à des perspectives visuelles intéressantes sur la municipalité de Saint-Honoré, un exemple typique d'un village agro-forestier de la deuxième moitié du XIX^e siècle dont la croissance a été liée à la colonisation et à l'exploitation forestière.

Dans les limites de Saint-Honoré, ce segment se décompose en quatre parties :

- Du mont Citadelle à la route de la Traverse, soit une distance d'environ cinq kilomètres, cette partie en gravier, désignée comme le « Vieux-Chemin nord », est une voie partagée (automobile-VTT) non déneigée l'hiver. On n'y trouve pas d'habitation et le paysage est plutôt forestier. Le coteau offre cependant une remarquable perspective visuelle sur la municipalité de Saint-Honoré et ses environs;



Figure 42: Vue d'ensemble du rang Vieux-Chemin Nord serpentant vers l'est³⁶



Figure 43: Le rang Vieux-Chemin Sud (vers l'est)³⁷



Figure 44: L'extrémité est du Vieux-Chemin Sud et le sentier dans la montagne³⁸

- De la route de la Traverse à l'extrémité carrossable du rang, le « Vieux-Chemin Sud » est long d'environ 6 kilomètres. Asphalté sur une courte distance, la route est recouverte de gravier par la suite. Ce rang est un chemin partagé avec les VTT et est déneigé en partie l'hiver. Situé sur les hauteurs du plateau, il s'y trouve quelques exploitations agricoles. Dans ce paysage vallonné, mêlant exploitations agricoles et forêts, la perspective d'ensemble sur les collines environnantes est intéressante;
- De l'extrémité est de la voie carrossable au sommet de la montagne située entre Saint-Honoré et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, le chemin devient une route forestière puis un sentier VTT sur environ 2 kilomètres. Cette partie de la voie a été profondément transformée par des travaux d'aménagement (notamment par le creusage d'un fossé) qui ont été réalisés avec de la machinerie lourde. La perspective visuelle est intéressante, mais l'accès y est difficile;
- Finalement, entre Saint-Honoré et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, le « Chemin du Portage (1783) » se poursuivait autrefois dans la montagne sur une distance d'environ 3 kilomètres, faisant le lien entre la route de Saint-Honoré et celle de Saint-Louis.

³⁶ Photo : Denis Roy, mai 2002.

³⁷ Photo : Alain Roy, mars 2002.

³⁸ Photo : Roch Belzile, mai 2002.

Située en milieu forestier (forêt domaniale du Grand-Portage), cette portion n'est pas perceptible.

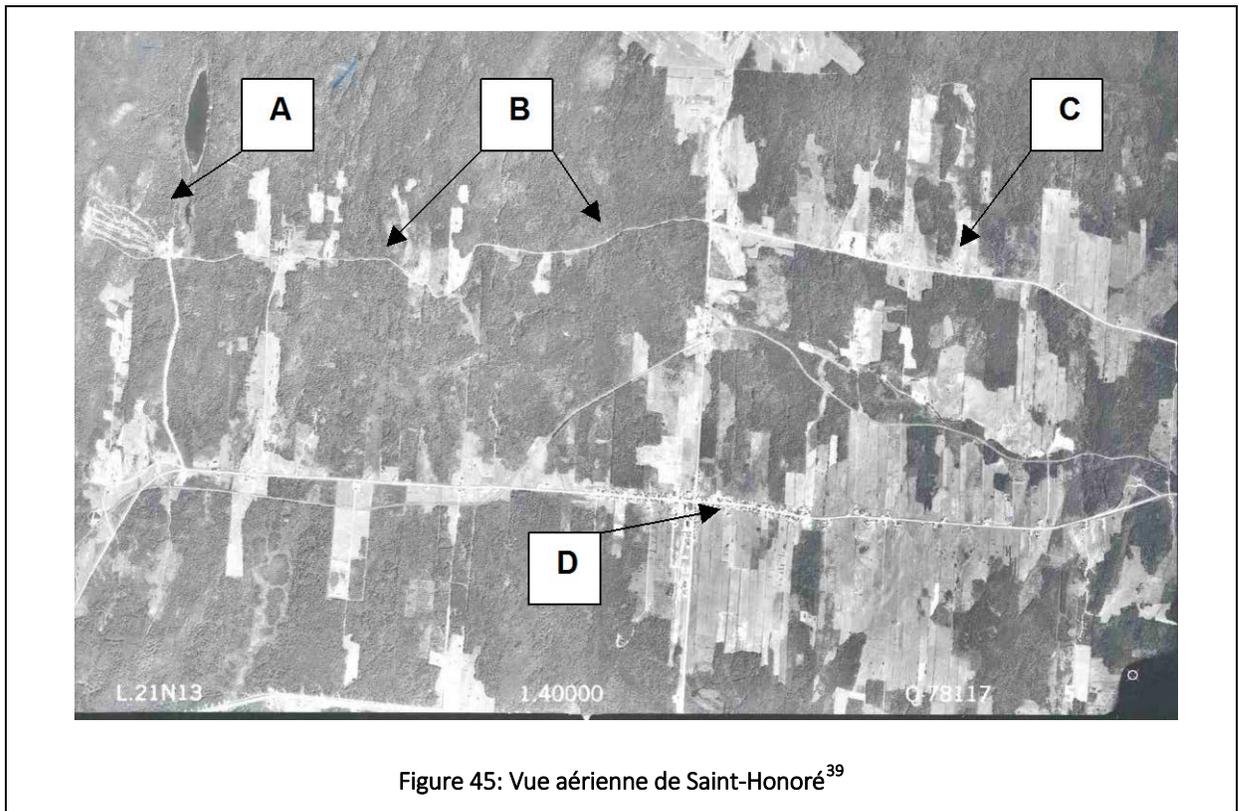


Figure 45: Vue aérienne de Saint-Honoré³⁹

Le rang du Vieux-Chemin correspond dans son ensemble au tracé utilisé par le « Chemin du Portage (1783) ». Il n'aurait fait l'objet que de travaux de réaménagements mineurs, le tracé sinueux de cette voie indiquant qu'il s'agit du tracé d'origine. Par ailleurs, situé sur un plateau surplombant les collines avoisinantes, ce chemin permet d'observer des perspectives visuelles intéressantes sur le paysage de collines et de plateaux entourant Saint-Honoré (figure 46).

³⁹ Ministère des Terres et Forêts du Québec, Photocartotheque du Québec (1977). L21N13, 078117-5. On y remarque : A) la station de ski Mont Citadelle; B) le Vieux-Chemin Nord, au paysage plus forestier; C) le Vieux-Chemin Sud, où se combinent agriculture et forêts; D) le village de Saint-Honoré.

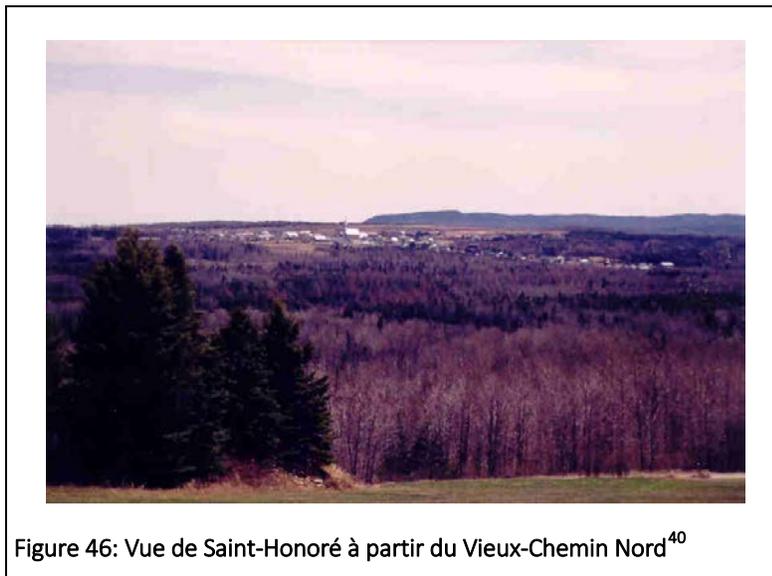


Figure 46: Vue de Saint-Honoré à partir du Vieux-Chemin Nord⁴⁰

5.2.6 Segment de Saint-Louis-du-Ha ! Ha!

Dans la municipalité de Saint-Louis-du-Ha ! Ha!, le « Chemin du Portage (1783) » est toujours en usage, du moins de la forêt domaniale du Grand-Portage au chemin de la Rivière. En effet, le rang appelé « Vieux-Chemin », d'une longueur approximative de 4,5 kilomètres, en emprunte le tracé (figure 47).

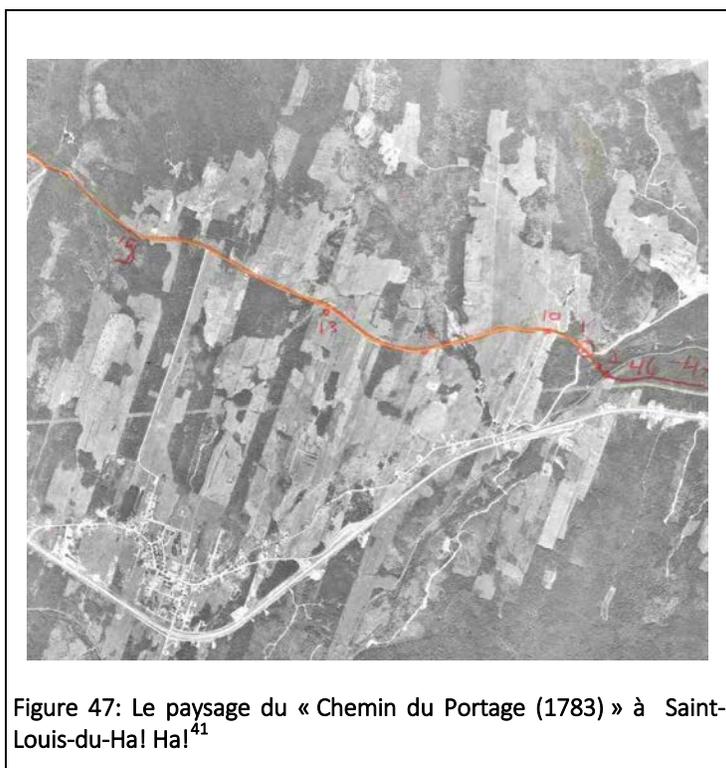


Figure 47: Le paysage du « Chemin du Portage (1783) » à Saint-Louis-du-Ha ! Ha!⁴¹

Ce rang, recouvert de gravier, comporte deux parties. La première, longue d'environ 1,5 kilomètre et située à l'ouest du chemin appelé à tort « Chemin du Portage⁴² », est caractérisée par un paysage forestier fortement vallonné (figure 48). On n'y trouve que peu d'habitations. La seconde s'étend à l'est de la première sur une longueur de 3 kilomètres. Cette voie parcourt le plateau qui surplombe le lac Témiscouata et dessert quelques exploitations agricoles. Utilisé conjointement avec les VTT, ce chemin sinueux et escarpé parcourt un paysage offrant de remar-

⁴⁰ Photo : Denis Roy, mai 2002.

⁴¹ Ministère des Terres et Forêts du Québec, Photocartotheque du Québec (1977). L21N13, 078117-5.

⁴² Cette voie relie le village de Saint-Louis-du-Ha ! Ha! au « Vieux-Chemin », le véritable vestige du « Chemin du Portage (1783) »

quables perspectives visuelles sur le lac Témiscouata (figure 49).



Figure 48: Le paysage forestier de la partie ouest du Vieux-Chemin, Saint-Louis-du-Ha! Ha!⁴³



Figure 49: Une perspective intéressante sur le lac Témiscouata⁴⁴

Si le rang du Vieux-Chemin reprend le tracé du « Chemin du Portage (1783) », il a tout de même perdu de sa lisibilité, car il ne permet plus de relier ni Cabano, où il a été transformé en sentier de VTT, ni Saint-Honoré, où le chemin initial s’efface dans la forêt domaniale.

5.2.7 Le segment de Saint-Louis-du-Ha ! Ha! à Cabano

Ce segment du « Chemin du Portage (1783) » se situe à son extrémité est. D’une longueur approximative de 2,5 kilomètres, il relie le rang du Vieux-Chemin, à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, aux rives du lac Témiscouata (voir annexe 3, cartes 2 et 6.3). Ce segment non-carrossable a été transformé sur sa plus grande partie en sentier en vertu d’une caractéristique cadastrale particulière. En effet, comme le chemin précédait l’établissement du cadastre initial, les terres ont été bornées de chaque côté de l’ancienne route, laissant ainsi une largeur de 3 à 4 mètres, la largeur du chemin, entre elles. Il a ainsi été préservé depuis son abandon comme route de communication. Aujourd’hui sentier, ce segment est composé de deux parties: la première et la plus importante est utilisée par les VTT alors que la seconde relie le sentier de VTT aux rives du lac Témiscouata.

La partie la plus importante de ce segment prend la forme d’un sentier de VTT. Celui-ci s’étend sur une distance d’environ 1,75 kilomètre entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. Il comporte plusieurs éléments d’intérêt :

- À la jonction du rang du Vieux-Chemin et du sentier de VTT, sur une distance de quelques dizaines de mètres, l’espace vacant laissé par le « Chemin du Portage

⁴³ Photo : Roch Belzile, mai 2002.

⁴⁴ Photo : Roch Belzile, mai 2002.

(1783) » a été vendu par la municipalité aux propriétaires des lots attenants, ce qui fait en sorte que le lien physique entre le rang du Vieux-Chemin et le sentier est maintenant disparu;

- Le sentier de VTT traverse la Petite rivière Savane grâce à un pont construit pour les VTT en 1999 (figure 50). Sur les berges de la rivière, on aperçoit des vestiges (figure 51) de ce qui pourrait avoir été un pont érigé pour le « Sentier du Grand-



Figure 50: Le pont utilisé par les VTT pour enjamber la Petite rivière Savane⁴⁵



Figure 51: Des vestiges d'un pont plus ancien⁴⁶

Portage (1970) ». Comme la traversée de la rivière exige l'aménagement d'infrastructures relativement importantes, il est plausible de penser d'y trouver des vestiges archéologiques associés à un aménagement plus ancien et associé au « Chemin du Portage (1783) »;

- Du côté est de la Petite rivière Savane, le sentier de VTT utilise, sur une longueur de plus de 1,5 kilomètre, le tracé du chemin construit en 1783(figure 52), tel que l'atteste la carte du cadastre originel de Saint-Louis-du-Ha! Ha! (anonyme, 1882). Tout au long du sentier, on trouve, situé à environ 1 mètre de chaque côté, des alignements de pierre de grosseurs inégales qui sont souvent associés à la présence d'un fossé continu (figure 53). Ces alignements intermittents, que l'on suppose être le fruit du travail de dérochement du chemin, font ainsi office de balise. Il s'agit d'aménagements



Figure 52: Le sentier de VTT, vue vers l'ouest⁴⁷

⁴⁵ Photo: Roch Belzile, mai 2002.

⁴⁶ Photo : Roch Belzile, mai 2002.

⁴⁷ Photo : Denis Roy, mai 2002.



Figure 53: Alignements rocheux en bordure du sentier de VTT⁴⁸

anthropiques anciens et donc de vestiges archéologiques.

La seconde partie de ce segment totalise une longueur d'environ 0,75 kilomètre et reliait à l'origine ce qui est aujourd'hui le sentier VTT au fort Ingall. Aujourd'hui, on y trouve quatre sections distinctes :

- La première correspond à un sentier d'une longueur de quelques centaines de mètres longeant deux lots privés appartenant au même

propriétaire (figure 54). Celui-ci débute au sentier VTT et coupe, vers le nord-est, en direction de la route 232;

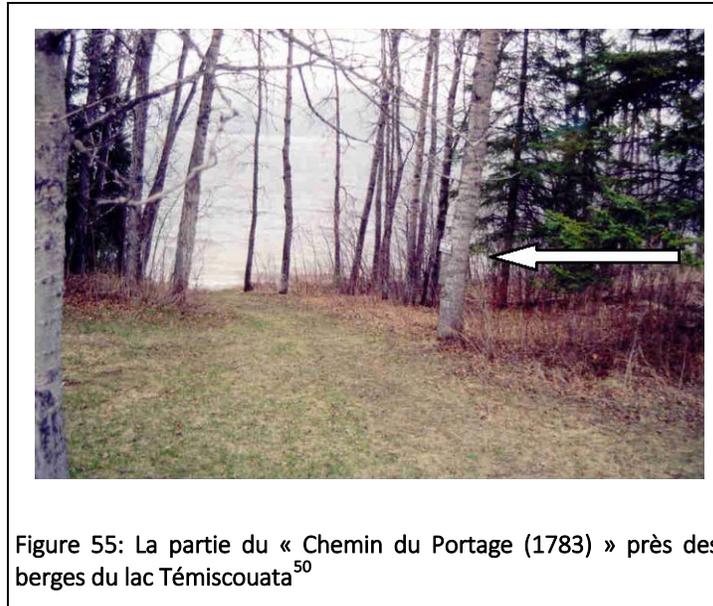
- La deuxième section est constituée d'une gravière localisée entre le sentier privé et la route 232. Du fait de son utilisation comme gravière, toute trace effective du « Chemin du Portage (1783) » est disparu;
- La troisième section s'étend de la route 232, qui traverse le tracé initial du « Chemin du Portage (1783) », jusqu'aux rives du lac Témiscouata. Le tracé du chemin y est difficilement perceptible : le « Sentier du Grand-Portage (1970) » utilisait une voie située entre les lots, alors que des informateurs soutiennent que le tracé initial aurait été un peu plus à l'est. Rien ne permet d'affirmer avec certitude le tracé précis emprunté par le « Chemin du Portage (1783) »;
- Finalement, la quatrième section est située sur les rives du lac, sur la propriété du fort Ingall. Ce segment subsistant de quelques mètres est mis en valeur : à l'aide d'un panneau, on signale la présence du « Chemin du Portage (1783) » (figure 55). Selon un informateur, sous le jardin, situé à proximité, se trouvait un hôtel, un site qui a déjà fait l'objet d'une fouille archéologique et qui atteste de la présence du chemin de 1783.



Figure 54: Le sentier privé, en direction du fort Ingall⁴⁹

⁴⁸ Photo : Denis Roy, mai 2002.

⁴⁹ Photo : Denis Roy, mai 2002.



5.3 Le « Vieux-Chemin (1839-1840) »

En 1839-1840, les autorités britanniques entreprennent de compléter le réseau routier du Témiscouata afin de faciliter la défense et les communications. Ce réseau comprend principalement une route terrestre entre le fort Ingall et le poste de Dégelé ainsi qu'une voie de halage le long de la rivière Madawaska, face à Dégelé.

Des parties importantes de ces aménagements sont toujours présents dans le paysage témiscoutain, à Cabano même, où des portions du chemin menant au fort Ingall ont été intégrées dans la grille de rues, ainsi qu'à Notre-Dame-du-Lac et Dégelis, où le rang du Vieux-Chemin subsiste toujours. Par contre, il semble ne subsister aucune trace du chemin de halage. Bien que la documentation historique indique la présence d'un tel chemin face à Dégelis, l'absence de documentation cartographique ne permet pas de connaître son étendue, ni de savoir s'il est à l'origine du rang Turcotte, le chemin situé actuellement sur son emplacement et qui suit la rivière sur une longueur d'environ 5 kilomètres.

5.3.1 Le segment villageois à Cabano

Comme l'indique la documentation consultée, le « Vieux-Chemin (1839-1840) » mène, dès 1839, aux installations du fort Ingall. Cette voie se trouve intégrée aujourd'hui dans la trame de rue de Cabano sur une longueur d'environ deux kilomètres, sous le nom de chemin Caldwell entre le fort Ingall et la rue Commerciale, puis de là, sous le nom de Vieux-Chemin (annexe 3, carte 3).

⁵⁰ Photo : Denis Roy, mai 2002. La flèche indique le panneau signalant qu'il s'agit du « Chemin du Portage (1783) ».

On se trouve ici en présence d'un aménagement villageois typique. Si les constructions récentes près du fort Ingall donnent au chemin Caldwell l'allure d'une banlieue moderne (figure 56), cette voie est plutôt marquée par la présence d'habitations rurales, qui rappellent l'étape du développement agricole de ce secteur (figure 57).



Figure 56: Le chemin Caldwell, près du fort Ingall⁵¹



Figure 57: Habitation le long du chemin Caldwell⁵²

Par ailleurs, en continuité avec le chemin Caldwell, la rue Vieux-Chemin se situe au cœur de la municipalité. Il en subsiste une partie qui présente un intérêt certain. En effet, le long de cette voie se trouvent ainsi l'église, l'ancien centre paroissial et des habitations qui donnent à l'ensemble un caractère typique de l'aménagement villageois. Par ailleurs, la dénivellation donne une perspective visuelle intéressante sur cet axe de circulation, la partie plus ancienne de Cabano (figure 58). Toutefois, avant même de quitter la municipalité, la rue Vieux-Chemin s'interrompt à l'avenue Commerciale, qui en a repris le tracé, et perd son identité d'axe de communication ancien.



Figure 58: Vue d'ensemble du Vieux-Chemin, vers l'est⁵³

5.3.2 Le segment rural de Cabano à Dégelis

En poursuivant vers l'est, le « Vieux-Chemin (1839-1840) » s'enfonçait dans les terres plutôt que de longer le lac Témiscouata. La construction du « Chemin-Neuf (1856-1862) », vingt ans plus tard, permet une liaison plus efficace et favorise, à partir de ce moment, un abandon partiel du premier lien routier entre Cabano et Dégelis.

⁵¹ Photo : Denis Roy, mai 2002.

⁵² Photo : Denis Roy, mai 2002.

⁵³ Photo : Alain Roy, mars 2002.

Entre Cabano et Dégelis, trois parties illustrent les transformations subies par cette voie. Au sortir de la ville de Cabano, sur une distance d'environ quatre à cinq kilomètres, le « Vieux-Chemin (1839-1840) » disparaît en tant que voie distincte, son tracé ayant été repris par le « Chemin-Neuf (1856-1862) » puis par la route 185 (annexe 3, carte 33). Plus loin, alors qu'il poursuivait son tracé distinct en s'enfonçant dans les terres, l'emprise a été vendue à des particuliers, il y a de nombreuses années, et ces parcelles sont maintenant intégrées à des terres en culture. Il en reste donc peu de traces dans le paysage.

Le « Vieux-Chemin (1839-1840) » réapparaît par la suite comme un rang de Notre-Dame-du-Lac, auquel on accède par la rue de l'Église. Cette route de gravier, d'une longueur totale d'environ 17 kilomètres, serpente à travers un paysage légèrement vallonné (figure 59). On y observe quelques habitations et exploitations agricoles, dont certaines semblent dater à tout le moins du début du XX^e siècle alors que d'autres semblent abandonnées. Le long du parcours, quelques repères visuels ponctuent le trajet, notamment un pont sur la rivière Creuse et une croix de chemin. Par la suite, ce chemin emprunte le tracé pavé de la route de Packington, en direction de Dégelis. En arrivant à Dégelis, il longe la route 185 pour se terminer à la 2^e Rue, sur le bord de la rivière aux Perches (figure 60). De là, la voie se dirigeait vers la rivière Madawaska, une partie urbanisée et transformée. Il est à noter que dans le cadre de l'actuel projet de construction d'un échangeur et d'une autoroute à quatre voies à Dégelis, le « Vieux-Chemin (1839-1840) » n'est que peu affecté, devant être intégré à l'autoroute en tant que chemin de desserte.



Figure 59: Le rang Vieux-Chemin à Notre-Dame-du-Lac⁵⁴



Figure 60: La route 185 et le « Vieux-Chemin (1839-1840) » à Dégelis⁵⁵

⁵⁴ Photo : Denis Roy, mai 2002.

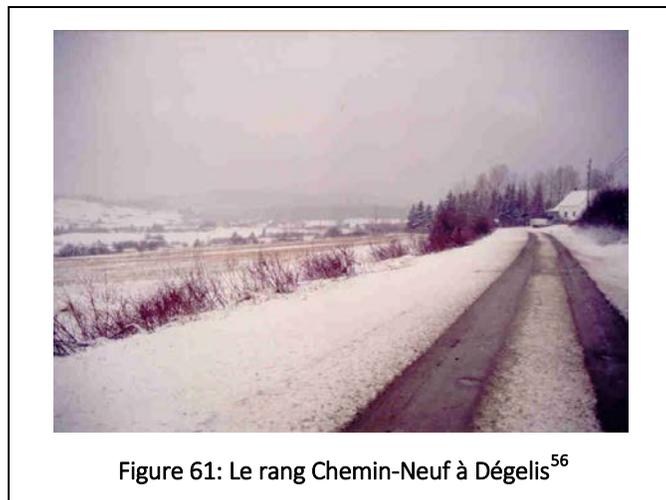
⁵⁵ Ministère des Transports du Québec [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/bas/route185/degelis/index.htm>]

5.4 Le « Chemin-Neuf (1856-1862) »

Le « Chemin-Neuf (1856-1862) » constitue la troisième voie à être aménagée dans le Témiscouata. Il s'agit de la première route à effectuer une liaison terrestre complète entre Rivière-du-Loup et Edmundston. Ce chemin reprend en quelques endroits le tracé du « Vieux-Chemin (1839-1840) » entre Dégelis et Cabano. Il ouvre également de nouveaux territoires à la colonisation et à l'exploitation forestière, particulièrement à l'ouest de Cabano, soit Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Saint-Honoré. Il devient par la suite la route nationale n° 2.

Aujourd'hui, cette route constitue un élément structurant du paysage témiscoutain, car son tracé est repris en grande partie au moment où on aménage la route Transcanadienne au début des années 1970 (annexe 3, carte 4). En certains endroits, on procède alors à des redressements de certains tronçons ainsi qu'au contournement des villages traversés autrefois par la route nationale.

Si on examine les plus importants tronçons délaissés à cette occasion, on constate qu'il s'agit, dans la plupart des cas, de la portion de la route nationale qui traversait les différentes municipalités, de Saint-Honoré jusqu'à Dégelis. C'est le cas notamment de l'avenue Commerciale à Cabano et de la rue Principale à Dégelis. Par ailleurs, entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis, un tronçon abandonné semble d'intérêt particulier (figure 61). Appelée le rang du Chemin-Neuf et d'une longueur d'approximativement dix kilomètres, il s'étend de la rue Principale de Dégelis jusqu'à la rivière Creuse. Cette route de gravier serpente sur les hauteurs de collines entre la route 185 et le lac Témiscouata et dispose de percées visuelles intéressantes sur le milieu environnant.



⁵⁶ Photo : Denis Roy, mai 2002

5.5 Constats et recommandations

La présente analyse patrimoniale a démontré que les chemins anciens du Témiscouata, et particulièrement le « Chemin du Portage (1783) », sont d'un important intérêt historique et patrimonial. En conséquence, diverses mesures devraient être adoptées pour en assurer la reconnaissance à titre de patrimoine collectif.

5.5.1 Le « Chemin du Portage (1783) »

Ce chemin constitue sans aucun doute celui qui a suscité le plus d'intérêt dans le Témiscouata. Cependant, des lacunes subsistent toujours en termes de connaissances, de préservation et de mise en valeur.

5.5.1.1 Recommandations relatives à des segments particuliers

Le segment de Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano

Il ressort de l'analyse qu'une grande partie de ce segment, soit celui utilisé aujourd'hui comme sentier pour les VTT, correspond historiquement au « Chemin du Portage (1783) ». Il est même possible que cette voie soit plus ancienne, mais rien ne permet de le confirmer pour le moment. De plus, la présence d'importants vestiges archéologiques (alignements de roches et fossés) de part et d'autre du sentier atteste également de cette réalité historique. Cette voie, préservée jusqu'ici grâce à une particularité cadastrale, le lotissement s'étant structuré de part et d'autre du chemin, est toujours utilisée.

Par ailleurs, l'intérêt historique et archéologique de cette partie du « Chemin du Portage (1783) » est encore plus évident lorsqu'on le considère dans son ensemble. En effet, il ne subsiste aujourd'hui de ce chemin ancien que quelques segments qui ont subi assez peu de modifications. Il s'agit aussi d'un très rare segment actuellement attesté par des vestiges archéologiques et ceux retracés ont pour effet de baliser sur une bonne distance le tracé emprunté par ce chemin. Finalement, c'est également le seul encore à l'état de sentier et qui demeurerait utilisé.

Par contre, il faut noter que le sentier de VTT, qui constitue un tout cohérent et compréhensible, n'emprunte qu'une partie du segment du « Chemin du Portage (1783) » entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano. En effet, l'ensemble du segment est assez fragmenté, dû au fait qu'il a été en partie privatisé à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, là où le sentier devrait rejoindre le « rang du Vieux-Chemin », ainsi qu'à Cabano. D'autres parties ont également disparues, notamment entre le sentier de VTT et le fort Ingall. En somme, le sentier de VTT présente un ensemble rare, où la présence de la route ancienne se lit de façon cohérente dans le paysage. Finalement, il faut également souligner qu'une partie du tracé du « Chemin du Portage (1783) », située au Fort Ingall, a fait l'objet d'une légère mise en valeur.

En conséquence :

1. Le segment du « Chemin du Portage (1783) », actuellement utilisé comme sentier de VTT entre Saint-Louis- du-Ha! Ha! et Cabano, constitue un site archéologique et devrait être préservé, c'est-à-dire que le projet de réaménagement n'ait pas pour effet d'affecter cette partie du « Chemin du Portage (1783) » et que l'usage du sentier de VTT devrait y être maintenu;
2. Des recherches archéologiques devraient être menées afin de documenter les vestiges archéologiques observés lors des inspections visuelles;
3. Les vestiges archéologiques mis au jour devraient être mis en valeur ;
4. La localisation du « Chemin du Portage (1783) » devrait être communiquée à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec de façon à assurer à ce site archéologique la protection de la Loi sur les biens culturels du Québec;
5. Des mesures devraient être mise en place pour favoriser l'accès du public au lieu, notamment par une signalisation appropriée;
6. Des moyens de diffusion des connaissances devraient être mis en place, notamment par la diffusion de publications sur le sujet.

Le segment de Notre-Dame-du-Portage

À l'autre extrémité du « Chemin du Portage (1783) », la route ancienne a joué un rôle marquant dans l'histoire des lieux, donnant même son nom à la municipalité. Une stèle rappelle d'ailleurs ce fait. Cependant, la localisation des tracés est imprécise. Une recherche plus poussée pourrait permettre la préservation de segments subsistants, s'il a lieu.

En conséquence :

7. Une recherche plus poussée devrait être menée afin de localiser précisément les tracés empruntés par le « Chemin du Portage (1783) » dans la municipalité de Notre-Dame-du-Portage afin d'y préserver, s'il y a lieu, ce pourrait en subsister.

5.5.1.2 Recommandations générales

Préservation et mise en valeur des segments subsistants

Aujourd'hui, trois segments du « Chemin du Portage (1783) » subsistent toujours et font partie du réseau routier des MRC de Rivière-du-Loup et Témiscouata. Il s'agit du « Chemin du Lac », de Notre-Dame-du-Portage à Saint-Antonin, du « Vieux-Chemin Nord » et du « Vieux-Chemin Sud », à Saint-Honoré et du « Vieux-Chemin », à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Ces segments ont préservé à tout le moins leur tracé d'origine, comme en témoigne leur caractère sinueux. Ils ont également eu d'importants effets sur leur environnement, notamment en influant sur la façon dont l'occupation du territoire s'est structurée.

Finalement, ils donnent accès des percées visuelles intéressantes et différenciées, notamment sur un paysage agricole de la vallée du Saint-Laurent (Notre-Dame-du-Portage et Saint-Antonin) sur un environnement agro-forestier établi au XIX^e siècle (Saint-Honoré) et sur le lac Témiscouata (Saint-Louis-du-Ha! Ha!).

En conséquence :

8. Le tracé de ces segments devrait être préservé;
9. Le rôle historique de ces segments du « Chemin du Portage (1783) » devrait être reconnu et mis en valeur, notamment par la mise en place de circuits de promenade ou trajets alternatifs, soit en automobile, soit à bicyclette, par une signalisation appropriée et par la diffusion de publications sur le sujet;

Une recherche archéologique élargie

La recherche historique a démontré que l'aménagement du « Chemin du Portage (1783) » a nécessité d'importants travaux d'aménagement. De plus, sur son parcours, différents emplacements ont été l'objet d'occupations humaines. En ce sens, un important potentiel archéologique est présent dans cet axe routier. Il peut s'agir d'infrastructures de transport, tels des culées de pont, des fossés, des étayements, des chaussées, etc., ou encore d'établissements humains tels des camps, relais, bivouacs. Ce potentiel s'est avéré réel, notamment sur le site du camp Saint-François. Une recherche archéologique approfondie serait donc pertinente pour en connaître davantage sur le rôle qu'a joué cette route dans l'histoire nationale et locale, de même que sur les techniques anciennes d'aménagement.

En conséquence :

10. La localisation du site du camp Saint-François devrait être inscrite à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), de façon à assurer à ce site une certaine protection légale;
11. Les milieux concernés par le patrimoine et l'archéologie devraient être sensibilisés par le Ministère à la richesse archéologique potentielle du « Chemin du Portage (1783) », afin que soit dressé un inventaire du potentiel archéologique dudit chemin et que des recherches archéologiques puissent être menées sur les sites les plus prometteurs, notamment au camp Saint-François;

5.5.2 Le « Vieux-Chemin (1839-1840) »

Ce chemin fut construit pour relier le fort Ingall au poste du Dégelis. La construction du « Chemin-Neuf (1856-1862) » a pour effet de rendre ce chemin caduc sur une grande partie de son trajet.

À Cabano, une partie du tracé de cette route a été intégré à la grille de rues, prenant le nom de chemin Caldwell et Vieux-Chemin. Celui-ci devrait mériter une attention particulière lorsqu'il sera question d'aménagements ou de réaménagements urbains, considérant tant son rôle historique que les percées visuelles qu'on y observe.

La plus grande partie de ce qui subsiste de ce chemin ancien se trouve entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Le rang « Vieux-Chemin » traverse un paysage vallonné ponctué de quelques repères visuels intéressants, notamment la rivière Creuse. Dans l'ensemble, on devrait s'assurer de conserver le caractère pittoresque des segments les plus intéressants. De même, on pourrait, en intégrant le « Vieux-Chemin (1839-1840) » dans un circuit alternatif qui comprendrait également les segments subsistants du « Chemin du Portage (1783) », favoriser un contact direct de la population avec l'histoire et le paysage du Témiscouata.

En conséquence :

12. La préservation du « Vieux-Chemin (1839-1840) » devrait être considérée lorsqu'il sera question d'aménagement ou de réaménagements urbains ;
13. Une mise en valeur du « Vieux-Chemin (1839-1840) » devrait être envisagée, notamment par le biais de circuits touristiques alternatifs.

5.5.3 Le « Chemin-Neuf (1856-1862) »

Ce chemin a été construit pour permettre un accès plus facile au Témiscouata. Cette route va devenir l'axe principal de transport et de communication entre le Témiscouata et Rivière-du-Loup, mais également entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. Au cours des années 1970, les travaux d'aménagement de la route Transcanadienne se traduisent par l'abandon de certains tronçons de ce chemin, notamment par le contournement des villages de Saint-Honoré, Saint-Louis-du-Ha ! Ha!, Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis et en redressant certaines sections, dont une partie de la route entre ces deux dernières municipalités.

On devrait s'assurer de conserver le caractère pittoresque des segments les plus intéressants et les mettre en valeur en établissant un circuit touristique alternatif.

En conséquence, les autorités compétentes devraient s'assurer :

14. La préservation des segments les plus intéressants du « Chemin-Neuf (1856-1862) » devrait être considérée lorsqu'il sera question d'aménagement;
15. Une mise en valeur devrait être envisagée, notamment par le biais de circuits touristiques alternatifs empruntant les segments subsistants les plus pittoresques.

5.5.4 Recommandations d'ensemble

La mise en valeur et l'interprétation

Les travaux de réaménagement de la route 185 entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano vont profondément modifier l'environnement et le paysage associé au « Chemin du Portage (1783) ». Différentes mesures de préservation ont été proposées afin de limiter les impacts de tels travaux sur le patrimoine viaire. Un programme d'interprétation permettrait de faire connaître et apprécier le rôle joué par les chemins anciens dans l'histoire et le patrimoine, tant au niveau régional que national. Cela serait d'autant plus justifié qu'il existe une certaine parenté entre la première voie inter-coloniale terrestre au Canada, sinon en Amérique du Nord, et l'autoroute Transcanadienne qui est en voie de d'être réaménagée.

Il devrait aussi être envisagé la publication d'un ouvrage de qualité sur les chemins anciens du Témiscouata, et principalement sur ce « Chemin du Portage (1783) ». Un tel ouvrage pourrait d'ailleurs mettre à profit nombre de témoignages et rapports disponibles dans divers fonds d'archives mais qui n'ont pu être consultés dans le cadre de la présente recherche. Outre cet ouvrage, divers moyens d'interprétation devraient être également mis en place, notamment en installant des panneaux d'interprétation dans les haltes routières de Rivière-du-Loup et Notre-Dame-du-Lac de même qu'au kiosque d'information touristique de Tourisme Québec à Dégelis. De plus, une interprétation plus importante des chemins anciens du Témiscouata, située au fort Ingall, devrait être favorisée et soutenue ponctuellement par le Ministère.

En conséquence :

16. Un programme d'interprétation des chemins anciens du Témiscouata devrait être élaboré afin de diffuser les connaissances historiques et archéologiques recueillies, comprenant notamment la publication d'un ouvrage ainsi que la mise en place d'installations d'interprétation dans les haltes routières, au kiosque d'information de Tourisme Québec et au fort Ingall;

Les projets de réaménagement de la route 185

Depuis plusieurs années, un projet global de réaménagement de la route 185 est en discussion. Il serait important, compte tenu du rôle stratégique joué historiquement par

les chemins anciens du Témiscouata, que ce projet tienne compte de la présence d'un patrimoine viaire d'importance nationale dans la région. En conséquence, la planification des futurs travaux devrait s'effectuer en considérant la nécessité de connaître, préserver et mettre en valeur les chemins anciens.

En conséquence :

17. La planification des futurs travaux de réaménagement de la route 185 devrait prendre en considération la nécessité de connaître, préserver et mettre en valeur les chemins anciens du Témiscouata et des recherches plus poussées devraient être effectuées lorsqu'un segment de route ancienne risque d'être affecté.

6. Conclusion

Au terme de cette recherche, deux conclusions s'imposent avec évidence :

En premier lieu, il faut constater la richesse de l'histoire des chemins anciens du Témiscouata. Si la présente recherche a permis de clarifier quelque peu l'évolution de ces routes, d'autres sources documentaires pourraient compléter et nuancer les résultats obtenus. En effet, dans le cadre de la présente recherche, des fonds d'archives n'ont pu être exploités. Or, en dépouillant les archives relatives aux chemins anciens déposées aux Archives nationales du Québec, aux Archives nationales du Canada ou encore au Service du cadastre primitif du ministère des Richesses naturelles, de précieuses informations pourraient compléter les informations recueillies. Il en va de même pour de nombreux récits de voyages et rapports administratifs, qui éclaireraient non seulement la vie autour de ces chemins, mais également leur évolution plus récente. De telles sources auraient intérêt à être exploitées, notamment dans le cadre de travaux complémentaires.

La seconde conclusion concerne la question plus générale du patrimoine viaire. D'une part, il a été prouvé hors de tout doute que le réseau routier ancien constitue un patrimoine national à part entière et mérite une attention spécifique. En effet, ces actifs sont significatifs et constituent d'importantes traces de l'occupation humaine dans le paysage. En ce sens, les chemins anciens, ou les parties de chemins anciens, qui existent encore aujourd'hui avec leur tracé et leur état d'origine constituent des sites archéologiques qui sont à préserver. Cependant, comme l'a démontré la présente évaluation patrimoniale, l'inventaire, l'évaluation et la préservation de ce type de bien culturel nécessite des outils conceptuels particuliers. Considérant qu'il s'agit là d'un questionnement novateur, il y aurait sans doute lieu d'affiner la méthodologie et les concepts, notamment en enquêtant davantage sur les pratiques internationales. Il serait donc souhaitable qu'une recherche soit menée en ce sens, de sorte que le patrimoine viaire soit pleinement intégré au patrimoine national.

7. Recommandations au ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec devrait s'assurer que:

1. Le segment du « Chemin du Portage (1783) », actuellement utilisé comme sentier de VTT entre Saint-Louis- du-Ha! Ha et Cabano, soit préservé, c'est-à-dire que le projet de réaménagement n'ait pas pour effet d'affecter cette partie du « Chemin du Portage (1783) » et que l'usage du sentier de VTT y soit maintenu;
2. Des recherches archéologiques soient menées afin de documenter les vestiges archéologiques observés lors des inspections visuelles;
3. Les vestiges archéologiques mis au jour soient mis en valeur ;
4. La localisation du « Chemin du Portage (1783) » soit communiquée à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec de façon à assurer à ce site archéologique la protection de la Loi sur les biens culturels du Québec;
5. Des mesures soient mises en place pour favoriser l'accès du public, notamment par une signalisation appropriée;
6. Des moyens de diffusion des connaissances soient mis en place, notamment par la diffusion de publications sur le sujet.

8. Bibliographie

8.1 Sources imprimées

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 États Unis d'Amérique*. Londres, W. Faden, 1815.

Bouchette, Joseph. *A topographical dictionary of the Province of Lower Canada*. London, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, and Longman, 1832.

8.2 Études

Albert, Thomas. *Histoire du Madawaska entre l'Acadie, le Québec et l'Amérique*. Nouv. éd. établie par Adrien Bérubé, Benoît Bérubé, Georgette Desjardins. LaSalle, Hurtubise HMH, 1982. 607 p. [Réimpr. de l'éd. de 1920.]

Anonyme. *Programme-souvenir; notes historiques à l'occasion du 100e anniversaire de la paroisse de Saint-Honoré, 1853-1953, du 23 au 30 août 1953*. Saint-Honoré (Qué.), s.n., 1953. 99 p.

Anonyme. « Un jour de sentier, huit jours de santé. Le sentier du Grand-Portage. Reconstitution du Portage du Témiscouata ». s. d., n. p.

Anonyme. « Le Sentier Grand-Portage. 1976-77 ». [18-02-76], 49 p.

Anonyme, *Du Dégelé à Dégelis, 1885-1985*. Ville Dégelis, Fondation du centenaire de Ville Dégelis Inc., 1984. 387 p.

Belzile, Richard, Paradis, Lorraine. *Fort Ingall Cabano*. Cabano/Québec, Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata/ministère des Affaires culturelles, 1992, 26 p.

Bérubé, Beauvais et Gérard Michaud. *Rapport historique préliminaire. Fort Ingall, Cabano, Québec*. Projet conjoint Ministère des Affaires culturelles, ODEQ, Société historique de Cabano. Rivière du-Loup, Lagacé, Massicotte, Casgrain, Architectes, 1^{er} mars 1973.

Blanchard, Raoul. *L'est du Canada français*. Montréal, Beauchemin, 1935.

[Boucher, André]. *Notre-Dame-du-Portage, 1856-1981*. Notre-Dame-du-Portage, Comité central des fêtes du 125e, 1981. 72 p.

Buies, Arthur. *Les comtés de Rimouski, de Matane et de Témiscouata : exploration spéciale*. Québec, Imprimé par Belleau, 1890. 105 p.

Caron, Adrien, en collaboration avec Yves Hébert et Nelson Michaud. *De Canada en Acadie. le Grand-Portage*. La Pocatière, Société historique de la Côte-du-Sud, 1980. Coll. Cahiers d'histoire n° 15. 119 p.

Comité du Corridor du Grand-Portage, en collaboration avec le Conseil Intermunicipal des Loisirs du Témiscouata. *Le corridor du Grand-Portage. Volume 1. Planification du développement en loisir et tourisme*. Présenté au Ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme. s. l., s. é., 1980, n. p.

Deschênes, Gaston. *Les voyageurs d'autrefois sur la Côte-du-Sud*. Sillery, Les éditions Septentrion. 2001. 322 p.

[Dumais, Jean]. « Le portage du Témiscouata, 1783-1856 ». [dépliant sur le sentier], Cabano, Société Historique de Cabano, s. d.

Fortin, J.-C., Lechasseur, A. *Histoire du Bas-Saint-Laurent*. Québec, IQRC, Collection Les Régions du Québec n° 5. 1993.

Gendron, Normand. « Le sentier du Grand-Portage ». Thèse (Baccalauréat) - Université Laval, 1977. 124 p.

Gravel, Robert J. dir. *La récréation de plein air dans le territoire du Grand Portage, 1973-1977*. Québec, Université du Québec, École nationale d'administration publique, 1973. 332 p.

Landry, Jules. « Le docteur J.E. Landry. Conférence prononcée par Jules Landry à la Société historique de Québec et la Société canadienne d'histoire de la médecine. 25 octobre 1965 ». s. é., s. l.

Lizotte, Louis-Philippe. *La vieille Rivière-du-Loup ; ses vieilles gens, ses vieilles choses*. Ottawa, Garneau histoire, 1973.

Martin, Paul-Louis. *Rivière-du-Loup et son portage. Itinéraire culturel*. Québec, Librairie Beauchemin/ Éditeur officiel du Québec. Coll. Itinéraires culturels, 1977. 181 p.

Morin, Cléophas. *Histoire de Saint-Honoré, Comté de Témiscouata. 1873-1973*. S. l., s. é., 1973. 228 p.

Parcs Canada. Direction des politiques de la planification et de la recherche. *Échantillon de routes à étudier au Québec*. Ottawa, 1973. 44 p.

Parcs Canada, Division de la planification, Direction ARC. *La route du Grand Portage*. Étude préliminaire. s. l. 1980. Document n° 10779.

Pelletier, Christian. *Témiscouata : synthèse historique*. Cabano, Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata, 2001. 423 p.

Pelletier, Edmond, *Album historique et paroissial de Notre-Dame du Portage, 1723-1940*. Québec, Impr. provinciale, 1942. 367 p.

Québec, Ministère des affaires municipales, de l'industrie et du commerce. *Inventaire des ressources naturelles du comté municipal de Témiscouata, 1939: Section artisanale*.

Roy, Sylvie. *Le portage du Témiscouata*. Cabano, Publications du Fort Ingall Cabano. [1982]. 22 p.

Samson, Gilles, Michaud, Gérard, *Fouilles archéologiques: Fort Ingall, Lac Témiscouata-Cabano*. Rivière-du-Loup, Société d'archéologie de Rivière-du-Loup, 1969. 84 p.

Smith, William, *The history of the post office in British North America*, Cambridge, Cambridge University Press, 1920.

Taché, J. C. « Mémoire adressé aux Honorables Membres de l'administration relativement à la question du chemin dit Temiscouata ». S. l., s.n., 1854?.

Trottier, Louise. « Route postale, route militaire, Route frontalière. La route Témiscouata-Madawaska (1783-1842) ». Cabano, Société historique de Cabano, 1975, 112 p.

Voisine, Nive. « Le Chemin du Portage de Témiscouata, de 1783-1839 ». Thèse (de licence), Université Laval, 1958. 101 p.

8.3 Articles

Anonyme. « Dévoilement d'un monument historique à Cabano ». *Le Saint-Laurent*, 24 août 1933. [Copie dactylographiée, Archives de la SHGRDL, dossier 233, pièce 5]

Anonyme. « Un point d'histoire à éclaircir. En quelle année fut construit le fort Ingall à Cabano ? » *Le Saint-Laurent* [coupure de presse non-datée, Archives de la SHGRDL, dossier 53, pièce 10].

Anonyme. « Le portage du Témiscouata pourra bientôt revivre ! ». *CAP[?]*, 7 novembre 1970 [coupure de presse, Archives de la SHGRDL, dossier 252].

Anonyme. « La réouverture du sentier historique du Grand-Portage est complétée ». *Le Saint-Laurent*, 31 mars 1971 [copie dactylographiée, Archives de la SHGRDL, dossier 233, pièce 19]

Caron, Ivanhoë, « Historique de la voirie dans la province de Québec ; Régime anglais : les ordonnances de 1766 et 1777 », *Bulletin des recherches historiques*, vol. 39 (1933), p. 278-297.

Chalifoux, Éric, Burke, Adrian L. « L'occupation préhistorique du Témiscouata (est du Québec), un lieu de portage entre deux grandes voies de circulation », dans A.M. Balac, C. Chapdelaine, N. Clermont et F. Duguay. *Archéologies québécoises*. Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, Coll. Paléo-Québec n° 23. 1995. p. 237-270.

Cruikshank, E., « Le service postal au commencement du régime anglais », *Bulletin des recherches historiques*, vol. VII (1901), pp. 89-93.

Laplante, Jean-Pierre. « Le Chemin du Portage de Témiscouata ». *Le Témiscouata. Revue d'histoire régionale*, 1, 2 (juin 1980), p. 14-16.

Laplante, Jean-Pierre. « Le Chemin du Portage de Témiscouata (2e partie). Les courriers intrépides du service postal témiscoutain (1780-1840) ». *Le Témiscouata. Revue d'histoire régionale*, 1, 3 (oct. 1980), p. 12-14.

Laplante, Jean-Pierre. « Le Chemin du Portage de Témiscouata (dernière partie). La guerre non-sanglante de l'Aroostook via le Témiscouata ». *Le Témiscouata. Revue d'histoire régionale*, 2, 1 (avril 1981), p. 7-11.

Lennox, Richard. « À la Rivière-du-Loup autrefois. 200 marins dans le "Grand Portage" en 1814 ». *Le Saint-Laurent*, 9 octobre 1958. [Archives de la SHGRDL, dossier 241, pièce 1].

Marie-Victorin, frère. « Le portage de Témiscouata. Notes critiques et documents pour servir à l'histoire d'une vieille route coloniale ». *Mémoires de la Société royale du Canada*, XII (mai 1918), 55-93.

Martell, J.S. "Intercolonial communications 1840-1867", dans *Canadian Historical Association. Report of the Annual Meeting [...] With Historical Papers*, 1938, p. 51-62

Pelletier, François. « Le Chemin du Portage de Témiscouata (épilogue). De 1842 à nos jours ». *Le Témiscouata. Revue d'histoire régionale*, vol 2, no 2, nov. 1981, pp. 10-12.

Plourde, Guy. « Un poste militaire à Dégelis ». *Le Témiscouata. Revue d'histoire régionale*, 1, 2 (juin 1980), p. 29-31.

Raymond, W.O. « Earliest Route of Travel between Canada and Acadia. Olden-time Celebrities who used it ». *Mémoires de la Société royale du Canada*, XV (1921), 33-46.

Roy, P-G., « Notre-Dame-du-Portage », *Bulletin des recherches historiques*, vol. 6, juin 1900.

Sirois, Georges. Présence de l'armée au Témiscouata 1837-42. *Revue de la Société historique du Madawaska*, 12, 3 (juill.-sept. 1984), p. 14-21.

Stacey, Colonel Charles P. "The backbone of Canada", dans *Canadian Historical Association. Report of the Annual Meeting [...] With Historical Papers*, 1953, p. 1-13.

Zoltvany, Yves. « Aubert de la Chesnaye, Charles », dans David M. Hayne et André Vachon, dir. *Dictionnaire biographique du Canada. Tome II. De 1701 à 1740*. Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press. 1969. p. 27-36.

8.4 Cartographie

Répertoires

Trudel, Marcel (1968). *Atlas de la Nouvelle-France*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1968. 219 p.

Trudel, Marcel (1961). *Atlas historique du Canada français des origines à 1867*. Éd. remaniée. Québec, Presses de l'Université Laval, 1961. 93 p.

Cartes anciennes⁵⁷

Anonyme (n. d.). "St. John River" (3 sections).

Archives nationales du Canada (ANC), H1/210 St. John River – 1762, NMC 12856

Lescarbot, Marc (1609). [sans titre] (détail). Publiée dans Lescarbot, Marc. *Histoire de la Nouvelle-France*, hors -texte. Reproduit dans Marcel Trudel, *Atlas de la Nouvelle-France*, planche 30, p. 76.

Champlain, Samuel de (1612). « Carte géographique de la Nouvelle Franse / faictte par le Sieur de Champlain... ». [Fac-similé: [Paris], 1612]. Ottawa, Association des cartothèques canadiennes, 1981. Coll. cartes historiques, carte no 84

BNQ G 1116 S1A8 1980 CAR - <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBH0013

Champlain, Samuel de (1632). « Carte de la Nouvelle France augmentée depuis la dernière, servant à la navigation / faicte... par le Sr. de Champlain »[Paris], 1632, 1 carte :

⁵⁷ Les références aux cartes anciennes sont classées par ordre chronologique croissant.

53 x 86 cm. Dans: *Les voyages de la Nouvelle France occidentale, dicte Canada / faits par le Sr de Champlain...* - A Paris : chez Sevestre, 1632.

BNQ G 3400 1632 C43 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBE0044

Franquelin, Jean Baptiste Louis (1678). « Carte pour servir à l'éclaircissement du Papier Terrier de la Nouvelle France ». [Québec, 1678]

ANC NMC 17393

Anonyme (1685). « Plan d'une partie du Canada et de l'Acadie avec le chemin de Québec à la baie française ». Fonds du Service hydrographique de la Marine, port. 132, div. 2, pièce 1D, Bibliothèque nationale de France. [Carte tirée de http://www.francomaine.org/Francais/Histo/Aroostook/Aroostook_intro.html].

Franquelin, Jean Baptiste Louis (1686). « Carte générale du voyage que Monsr De Meulles intendant de la justice, police et finances de la Nouvelle France ».

ANC H2/900 – 1686 NMC 17389, feuillet 1/2

Châtelain, Henry Abraham (1719). « Carte de la Nouvelle France, où se voit le cours des Grandes Rivières de S. Laurens & de Mississipi aujourd'hui S. Louis... » [Fac-similé: [Paris], [1719]]. Ottawa, Association des cartothèques canadiennes, [1979], Coll. cartes historiques n° 27.

BNQ G 1116 S1A8 1980 CAR <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBI0001

Robert de Vaugondy, Didier (1749). « Partie du Canada où se trouvent le Fleuve St. Laurent et la Nouvelle Ecosse ». [Paris], l'auteur, 1749. 1 carte coul., 17 x 22 cm.

BNQ G 3400 1749 R6 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBE0010

Robert de Vaugondy, Didier (1753). « Carte des pays connus sous le nom de Canada dans laquelle sont distinguées les Possessions françaises & angl?... ». Paris, l'auteur, 1753. 1 carte coul., 48 x 67 cm.

BNQ G 3400 1753 R6 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBE0055

Bellin, Jacques-Nicolas (1755). « Partie orientale de la Nouvelle France ou du Canada ». [Nuremberg], les Héritiers d'Homan, 1755.

BNQ G 3400 1755 B4 - TRBE0056

Mitchell, Jn (1755). « A map of the British and French Dominion in North America with the roads, distances, limits and extent of the settlements ». Amsterdam, I. Covens and C. Mortier, [1755?] 1 carte en 8 feuilles, 133 x 190 cm assemblées.

Collins, John ([1766] 1821). « Plan of the Seignory of River du Loup and its dependencies as surveyed in the year 1766 by John Collins, Dept Surveyor Gen. by order of His Excellency The Honorable James Murray, esqr, then proprietor thereof and copied for the present proprietor Alexander Fraser, Esqr. 1821 ».

Archives nationales du Québec à Québec (ANQQ). Collection Musée du Bas-Saint-Laurent.

Zatta, Antonio (1778). « Parte orientale del Canada, Nuova Scozia Settentrionale, e parte di Labrador », [Venezia], [l'auteur], [1778]. 1 carte coul., 31 x 43 cm. Tiré de: Le Colonie Unite dell America -- Fogl. III

BNQ G 3400 1778 Z3 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBE0019

Des Barres, Joseph F.W. (Joseph Frederick Wallet) (1781). [River of St. Lawrence, from Cock Cove near Point au Paire, up to River Chaudière past Quebec]. [London], l'auteur, 1781. 1 carte coul. en 4 flles, chacune 75 x 61 cm. Préparé pour *The Atlantic Neptune*.

Cote: G 3312 S5 1781 D41 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBA0109c

Collins, John (1783). "A survey of a road of Communication between the Parish of River du Loup on the south side of the River St. Laurence and Lake Tamisqata".

Ministère des Richesses naturelles, service de l'arpentage primitif, Canton Whitworth, plan Ch. 38a.

Peachy, James (1787). "Post Route between the River St. Lawrence through the lake Madawaska to the St. John's River".

ANC H1/1100-1787.

Peachy, James (1787). "A sketch of the communications between the Bay of Fundy and the River St. Lawrence ... from Capt. Peachy's observation".

ANC H1/1100-1787. NMC 29040

Sproule, George (1787a). "A Survey from the Falls of the River St. John to the head of the lake Tamasquatat". ANC H2/200 – St. John River – 1787 NMC 18184.

[Sproule, George] (1787b). "Plan of Communication by the River St. John, from Fredericton in New Brunswick to the River St. Lawrence with the settlements in that extent. From a survey taken [...] July and August 1787".

ANC F1100-1787 NMC 192475

Bouchette, Joseph (1815). "Plan of part of the Provinces of Low Canada and New Brunswick". Publiée dans Bouchette, Joseph, *Description topographique de la Province du Bas Canada...*, Londres, W. Faden, 1815, p. 556

BNQ G 3401 P1 1815 B6 <http://www.bnquebec.ca/cargeo/accueil.htm> TRBE0036

Bouchette, Joseph (1815). "Topographical Map of Lower Canada, shewing its division into districts, counties, seigniories and townships".

Archives nationales du Québec à Québec (ANQQ), fonds E21, Ministère des terres et forêts/Arpentage/Province n° 5 fo. 9 (Extrait)

Cranfield, George D. (1815). "Plan of that Part of the Line of Dominion between Quebec and Halifax from the St.Lawrence to the Salmon River and exhibiting the settlements thereon".

ANC H2/1100/1815, NMC 44416

Anonyme (1825). [Cadastre de Notre-Dame du Portage].

ANQQ, E 2-51, Grands Voyers, n° 2658, sept. 1825.

Henderson, W. (1827). "Sketch of the Great Valley of the Rr St.John exhibiting the situation and extent of the territory in dispute between the British and American governments and the boundary respectively claimed."

Cartothèque de l'Université Laval [<http://www.bibl.ulaval.ca/ress/carto2/>]

Bouchette, Joseph (1830). « Fief Madawaska and Lake Temiscouata ».

ANC H12/325 – Madawaska & L. Temiscouata – 1830, NMC 1291

Bouchette, Joseph (1831). « Map of the Districts of Quebec, Three Rivers, St-Francis and Gaspé ».

ANC H2/300/1831, NMC 17998-3/6

Carter, Robert (1837). "Sketch of the post route between Quebec and Fredericton".

ANC H3/1100-(1827)- 1837, NMC 6983

Maule, J. (1838). "No.1 Ssketch of Grand Portage and part of Tamasquata Lake. No 2. Sketch of Madawaska and parts of St. Johns River. J. Maule, 104 Regt".

ANC H2/1100-1838, NMC 25190

Russell, Andrew (1839). "Sketch of the Temiscouata Portage with Mr Coburn and Mr Pelletier Road Line".

ANC, H2/300-Témiscouata-1839, NMC 1839

Russell, Andrew (1839). "Sketch of Temiscouata" .

ANC, H3/300-Témiscouata-1839, NMC 1945

Anonyme (1841). "Map whithout title showing the route between St. Johns and St. Lawrence River and the Route taken by the 85th Regiment from Fredericton to Canada"

ANC A1/1001-1841, NMC 14295

Russell, Andrew (1841). "Plan of Part of the Seigneurie of Madawaska and Temiscouata"

ANC H3/325-Madawaska-Temiscouata – 1841, NMC 117724

Russell, Andrew (1847). "Sketch of the Lake Temiscouata Road. In the sketch the shore of the Lake is taken from careful surveys"

ANC H2/300 – 1847, NMC 16188 et 16189

Desrochers, V. (1853). « Plan et ligne limitrophe de la paroisse de St-Alexandre en les comté et district de Kamouraska devant être érigé civilement en paroisse ». Collection CIEQ

St-Pierre, J. Évariste (1855). [Plan cadastral, Notre-Dame du Portage]. Collection CIEQ

Anonyme (1856). « Plan de la paroisse de St-Antonin ». Collection CIEQ

Rosa, Joseph (1861). « Plan A. A. ». ANC H11/300-[1861].

Wolseley G. J. (1862). “Route taken by troops proceeding from St. John New Brunswick to Canada”. ANC H2/1100-1862, NMC 22921

Russell, [Andrew?] (1863). “Plan of the new Temiscouata Road in the County of Temiscouata”. Ministère des Richesses naturelles, service de l’arpentage primitif

St-Pierre, J. Évariste (1882). « Plan officiel de la paroisse de Notre-Dame-du-Lac, Comté de Témiscouata ». Ministère des Richesses naturelles, service de l’arpentage primitif

St-Pierre, J. Ernest (1882). « Plan officiel de la paroisse de Ste-Rose-du-Dégelé, Comté de Témiscouata ». Ministère des Richesses naturelles, service de l’arpentage primitif

[Anonyme] (1882). « Plan officiel de cette partie de la paroisse de St-louis-du-Ha! Ha! située dans les seigneurie et comté de Témiscouata ». Ministère des Richesses naturelles, service de l’arpentage primitif

Taché, Jules (1885). « Carte régionale de la Province de Québec, comprenant les comtés de Témiscouata, Kamouraska, L’Islet, Montmagny, Bellechasse, Lévis et partie de ceux de Beauce, Lotbinière et Mégantic ». Collection CIEQ

Duchesnay, A.J. (1937). « Comté de Témiscouata, 3^e feuillet ». Québec, Ministère des Terres et forêts.

Canada, Service des Mines et des relevés topographiques (1953). [Première édition des cartes topographiques, à partir de photographies aériennes de 1944]

- Saint-Honoré (21/N11) Est et Ouest
- Cabano (21/N10) Est et Ouest
- Rivière-du-Loup (21/N13) Est
- St-Pascal (21/N1) Est
- Grand Maison (21/N9) Ouest (petite partie)
- Edmunston (21/N8) Ouest

[Anonyme] (ca. 1970). « Le portage du Témiscouata ».
Collection Musée du Bas-Saint-Laurent.

[Anonyme] (1972). « Le sentier du Grand-Portage ».
Coll. Fort Ingall

Ministère des Terres et forêts du Québec (1976). « Carte de schéma cadastral » (partie).
Collection CIEQ.

Annexe 1 : Personnes contactées et rencontrées

Entrevues et conversations téléphoniques

- M. Marcel Masse, président, Commission franco-québécoise des lieux de mémoire communs, entretien téléphonique le 12 mars 2002;
- M. Christian Morrissonneau, professeur de géographie à la retraite et collaborateur de M. Masse, appel resté sans réponse le 12 mars 2002;
- M. Euchariste Morin, agent culturel, Ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ), direction du Bas-Saint-Laurent, entretien téléphonique le 14 mars 2002 et rencontre le 21 mai 2002;
- M. Nive Voisine, historien à la retraite, entretien téléphonique le 15 mars 2002;
- M. Nicolas Gagnon, service d'aménagement, MRC du Témiscouata, entretien téléphonique le 4 avril 2002;
- M. Jean Dumais, professeur de sociologie au CEGEP de Rivière-du-Loup, entretien téléphonique le 3 mai 2002;
- M. Pierre Desrosiers, archéologue, ministère de la Culture et des Communications du Québec.

Séjours sur le terrain

Pour la réalisation de ce mandat, deux séjours dans la région ont été nécessaires, le premier pour recueillir la documentation historique et patrimoniale utile à la recherche, la seconde pour vérifier la présence de traces effectives sur le terrain.

Le premier séjour, qui eut lieu du 25 au 27 mars 2002, a permis de rencontrer :

- M. Roch Belzile, directeur, Fort Ingall, Cabano, 26 mars 2002;
- M. Bernard Labrie, arpenteur-géomètre, Cabano, 26 mars 2002;
- M. Régis Jean, conservateur, Musée du Bas-Saint-Laurent, 27 mars 2002;
- M. Denis Boucher, coordonnateur, culture et patrimoine, Ville de Rivière-du-Loup, 27 mars 2002.

Ce séjour a été d'une grande utilité pour compléter la documentation sur le sujet de recherche, grâce à la collaboration de M. Belzile (Fort Ingall), de celle de M. Jean, du Musée du Bas-Saint-Laurent (collection cartographique et bibliothèque) et de la Société historique de Rivière-du-Loup (bibliothèque et dossiers documentaires).

Le second séjour, qui eut lieu les 13 et 14 mai 2002, a permis de constater *de visu* l'état des lieux. Denis Roy, archéologue au ministère des Transports du Québec (MTQ), et Simon Beaulieu, stagiaire en archéologie au MTQ, ont contribué à cet exercice de validation des connaissances disponibles. Au cours de ce séjour, la généreuse participation de monsieur Roch Belzile et de monsieur Guy Hudon, professeur à la retraite et contremaître lors de la

création du sentier du Grand-Portage au début des années 1970, a facilité le repérage des segments de sentiers ou de routes anciennes.

Finalement, d'autres personnes de la région ont permis de compléter cette recherche : monsieur Nive Voisine, par le prêt de son matériel cartographique, et monsieur Nicolas Gagnon, qui a effectué quelques recherches documentaires à la MRC du Témiscouata, notamment dans les archives du Comité intermunicipal du loisir du Témiscouata.

Annexe 2 : Notes méthodologiques d'évaluation patrimoniale⁵⁸

1. Les approches

L'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) procède à un inventaire fédéral complet des routes. Il est complété par deux autres inventaires, dont l'ensemble vise à identifier les éléments significatifs du paysage, notamment rural.

L'IVS procède à un inventaire patrimonial qui s'intéresse d'abord aux traces subsistantes des routes anciennes dans le paysage et à leur interprétation. Il est important de noter la différence avec une approche historique ou archéologique, qui s'intéressent tant aux vestiges qu'aux éléments disparus. Dans le cas de l'approche historique, il s'agit alors de définir les systèmes de communication ayant existés, alors que dans le cas de l'approche archéologique, l'identification des segments disparus (dont on ne conserve pas de traces visibles - ce qui est différent des segments toujours en usage) permet d'identifier les potentiels archéologiques, en tenant compte du milieu physique et des transformations survenues. C'est ainsi que les cartes d'inventaires de l'IVS ne représentent pas les éléments archéologiques associés: non pas qu'elles soient de moins d'intérêt, mais tout simplement parce qu'elles relèvent d'une autre logique.

2. La méthodologie

La question de l'évaluation et de l'inventaire pose par ailleurs des questions nouvelles en terme de méthodologie (la combinaison terrain-recherche historique) et inventaire (la façon de restituer les données).

L'IVS procède à l'identification des routes à partir des éléments suivants:

- la forme de la route, définie par les coupes transversales (en creux, chaussées, chemins de pente), par les éléments de délimitation (fossés, talus, murets) ainsi que par les infrastructures (ponts, gués, etc.);
- le revêtement;
- les éléments du paysage routier.

Une fois la route retracée, elle est reportée sur une carte. On la définit également en fonction de son rôle dans l'ensemble des communications entre deux points. Il peut ainsi s'agir:

- d'un itinéraire, qui comprend tous les parcours existants entre un point de départ et un point d'arrivée, ces derniers étant définis à partir de critères historiques;
- d'un tracé, qui constitue un de ces parcours;

⁵⁸ Cette annexe présente sommairement quelques observations portant sur la méthodologie de l'Inventaire des voies de communications historiques de la Suisse à partir du numéro spécial de *Bulletin IVS*, n° 1, 1990.

- d'un segment, un tronçon à l'intérieur de ce tracé ou de cet itinéraire et qui présente généralement les mêmes traits, qui a un caractère homogène. On peut penser que plus le tronçon ou le segment comprend une large partie du parcours, plus il est intègre.

3. L'évaluation

En Suisse, l'évaluation des routes anciennes s'effectue à partir de deux catégories d'information :

1. Les données historiques (six critères):

- l'importance géopolitique ou stratégique d'un axe de communication;
- l'importance des centres commerciaux et espaces habités;
- le statut juridique/hierarchique de la voie;
- la fonction de la liaison routière;
- l'incidence politique et socio-économique;
- l'architecture et importance des ponts et des éléments du paysage routier;
- la mythologie et les légendes populaires.

2. L'intérêt morphologique (six éléments):

- la forme du chemin;
- le revêtement;
- les éléments de détermination (murs, haies, etc.);
- les ouvrages d'art et les éléments du paysage routier;
- le type de chemin et l'état de conservation;
- la construction et l'environnement.

Il est à noter que bien que si la documentation disponible indique les éléments d'évaluation, elle ne précise pas comment celle-ci s'effectue ni les critères précis utilisés.

En ce qui a trait à l'état de conservation, l'IVS définit trois niveaux:

- Parcours historique: les chemins et routes sont historiquement attestées mais ne sont pas aisément reconnaissables comme tels [selon le document de l'IVS, on ne différencie pas les routes transformées radicalement – par exemple en autoroutes – de celles dont les transformations sont moins marquées];
- Parcours historique avec substance : il s'agit de chemins dont la forme et le revêtement est reconnaissable. On précise qu'« en ce qui concerne les formes encore visibles, il s'agit d'éléments isolés ou de formes reliques sans relief dominant comme par exemple, arêtes de talus, formes creuses de modeste dimension ou revêtements pierrés ou naturels sans substance méritant une protection spécifique »;

- Parcours historique avec beaucoup de substance: chemins dont qualitativement la forme et /ou le revêtement méritent d’être classifiés comme dignes de conservation particulière.

4. La mise en valeur

Le document de 1990 insiste peu sur la préservation et la mise en valeur.

Cependant, sur le site web de l’IVS, on précise que les applications concrètes de l’inventaire qu’ils sont en train de réaliser sont :

« Élaboration de propositions pour l’intégration des résultats de l’inventaire dans l’aménagement du territoire (intégration de vieux chemins dans le réseau de sentiers pédestres et de randonnée, dans les zones de protection des plans d'aménagement communaux), dans le domaine du [tourisme](#) (parcours culturels ou didactiques, etc.), dans l’agriculture et la sylviculture (comme source de revenus complémentaires par des tâches de protection de l'environnement), dans le cadre de la construction de routes et de ponts (préservation de la substance traditionnelle). »
[<http://www.ivs.unibe.ch/france/mandat.htm>]

On souligne également que :

« Le mandat de l'IVS lui demande de formuler des propositions pour l'utilisation des chemins historiques, entre autres leur intégration dans les réseaux de chemins pédestres et de randonnée. Dans de nombreux cantons, l'IVS est parvenu à des résultats intéressants et a pu faire aboutir quelques projets d'une certaine importance. » [http://www.ivs.unibe.ch/france/projets.htm].

5. Quelques références

Copps, David H. *Views from the Road. A Community Guide for Assessing Rural Historic Landscapes*. Washington DC/Covelo, CA, Island Press. 1995

Inventaire des voies de communications historiques de la Suisse (IVS). *Bulletin IVS*. [Thème : Méthodologie IVS], n° 90/1.

Marriott, Paul Daniel. *Saving Historic Roads. Design and Policy Guidelines*. New York/Toronto, Preservation Press/John Wiley and Sons.

Annexe 3: Cartographie des chemins anciens du Témiscouata

Carte 1 : Les « portages amérindiens » du Témiscouata

Carte 2 : État actuel du « Chemin du Portage (1783) »

Carte 3 : État actuel du « Vieux-Chemin (1839-1840) »

Carte 4 : État actuel du « Chemin-Neuf (1856-1862) »

Carte 5 : Carte synthèse des chemins anciens du Témiscouata

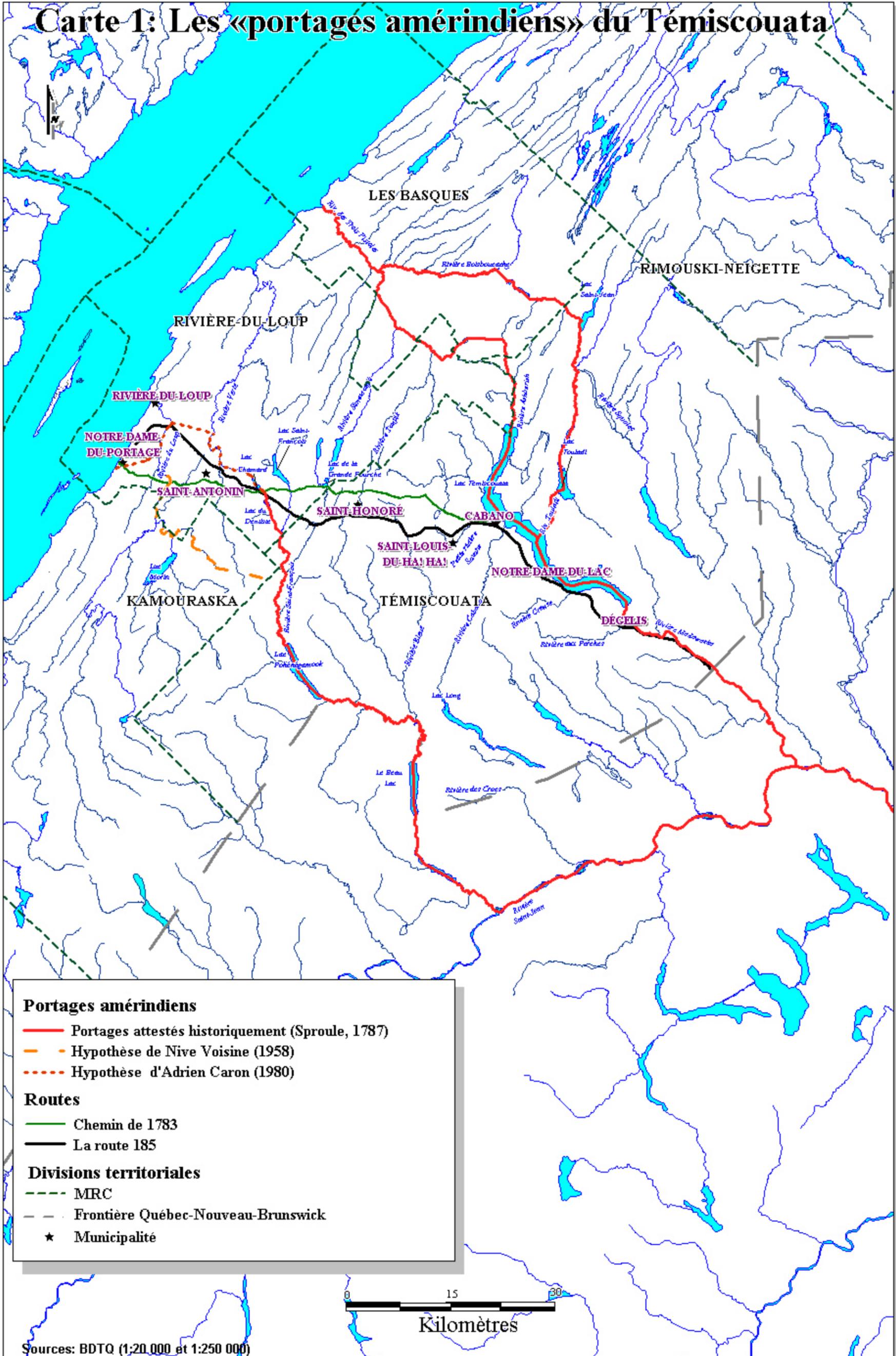
Carte 6.1 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata

Carte 6.2 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata

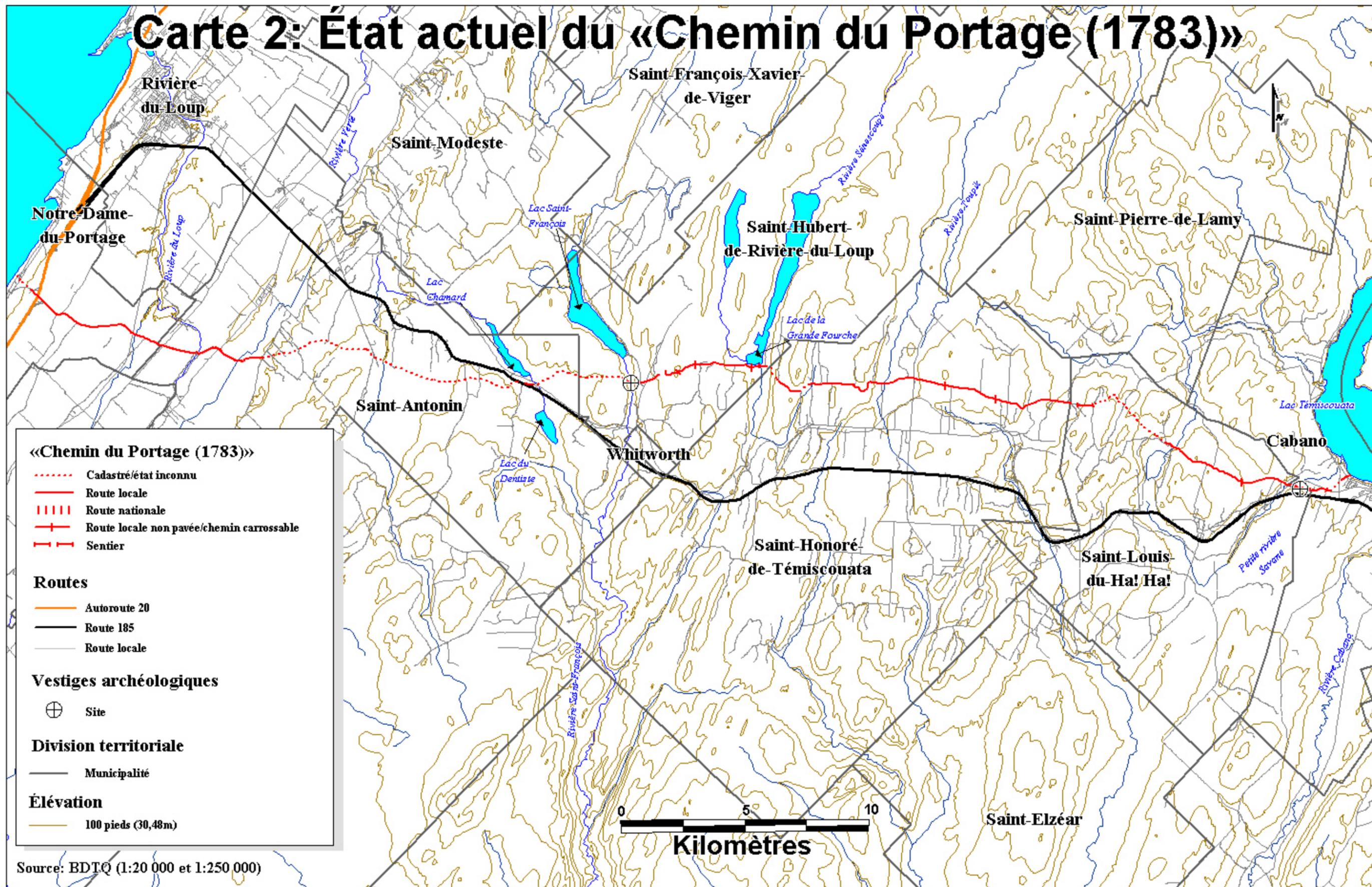
Carte 6.3 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata

Carte 6.4 : Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata

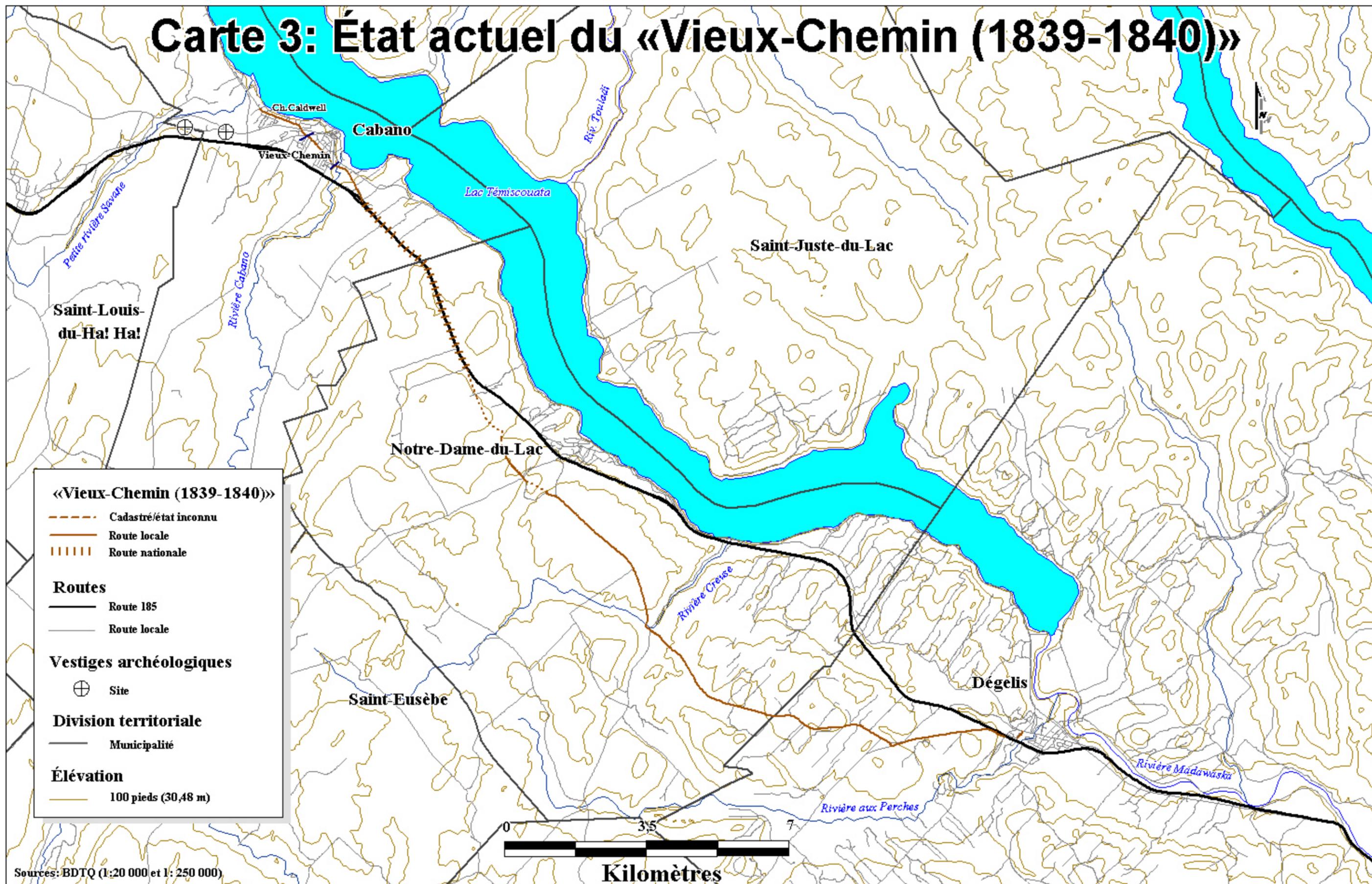
Carte 1: Les «portages amérindiens» du Temiscouata



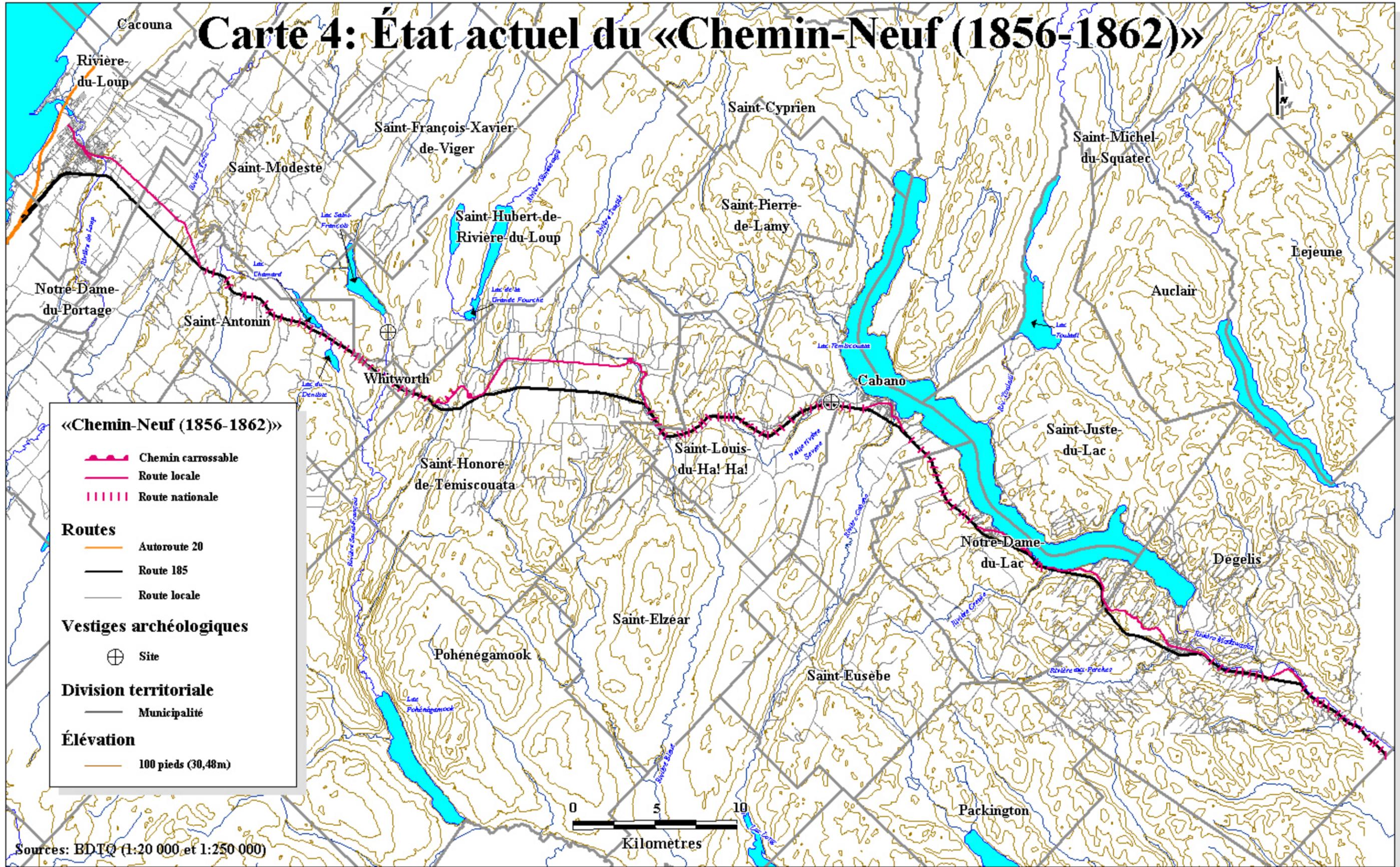
Carte 2: État actuel du «Chemin du Portage (1783)»



Carte 3: État actuel du «Vieux-Chemin (1839-1840)»



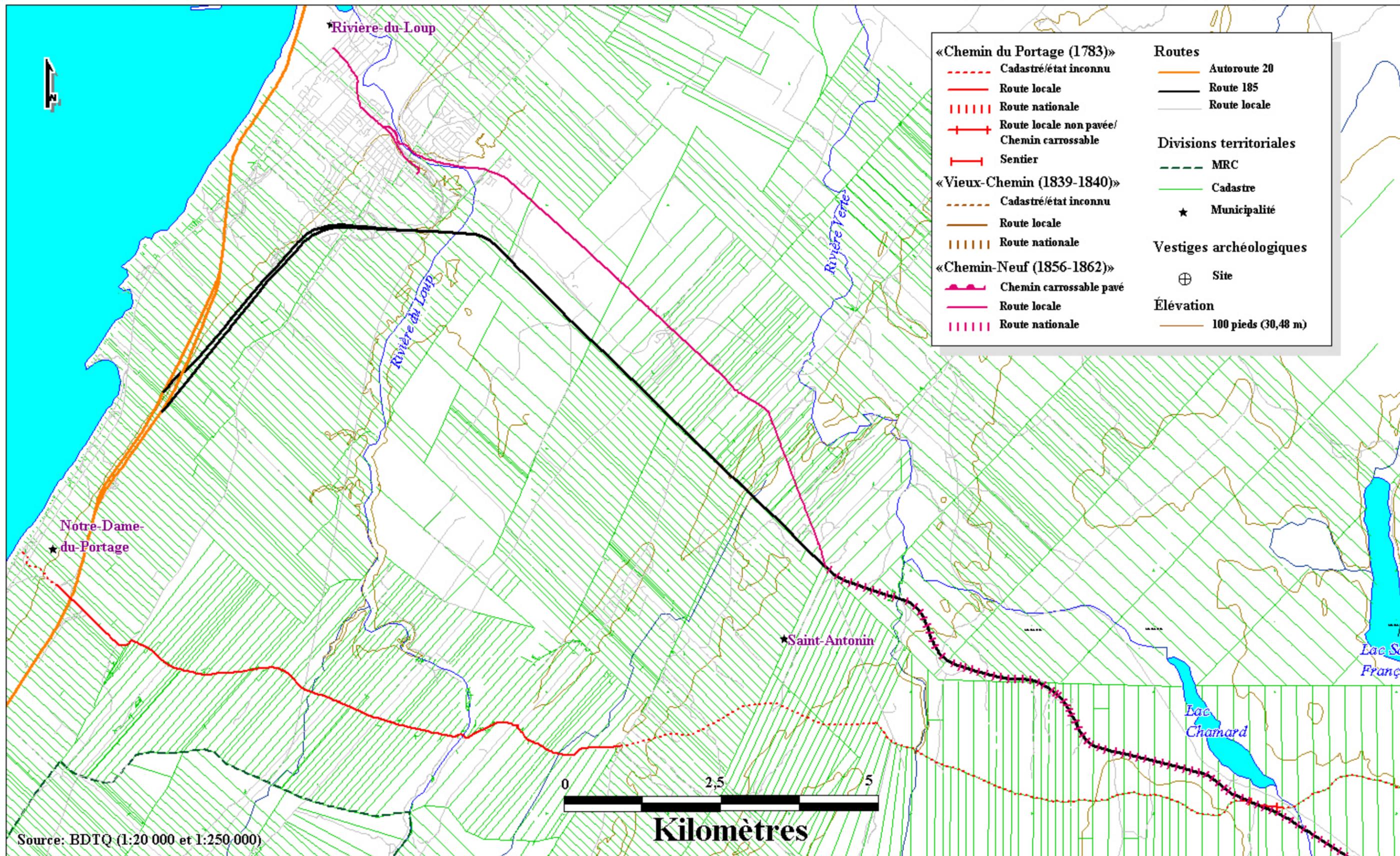
Carte 4: État actuel du «Chemin-Neuf (1856-1862)»



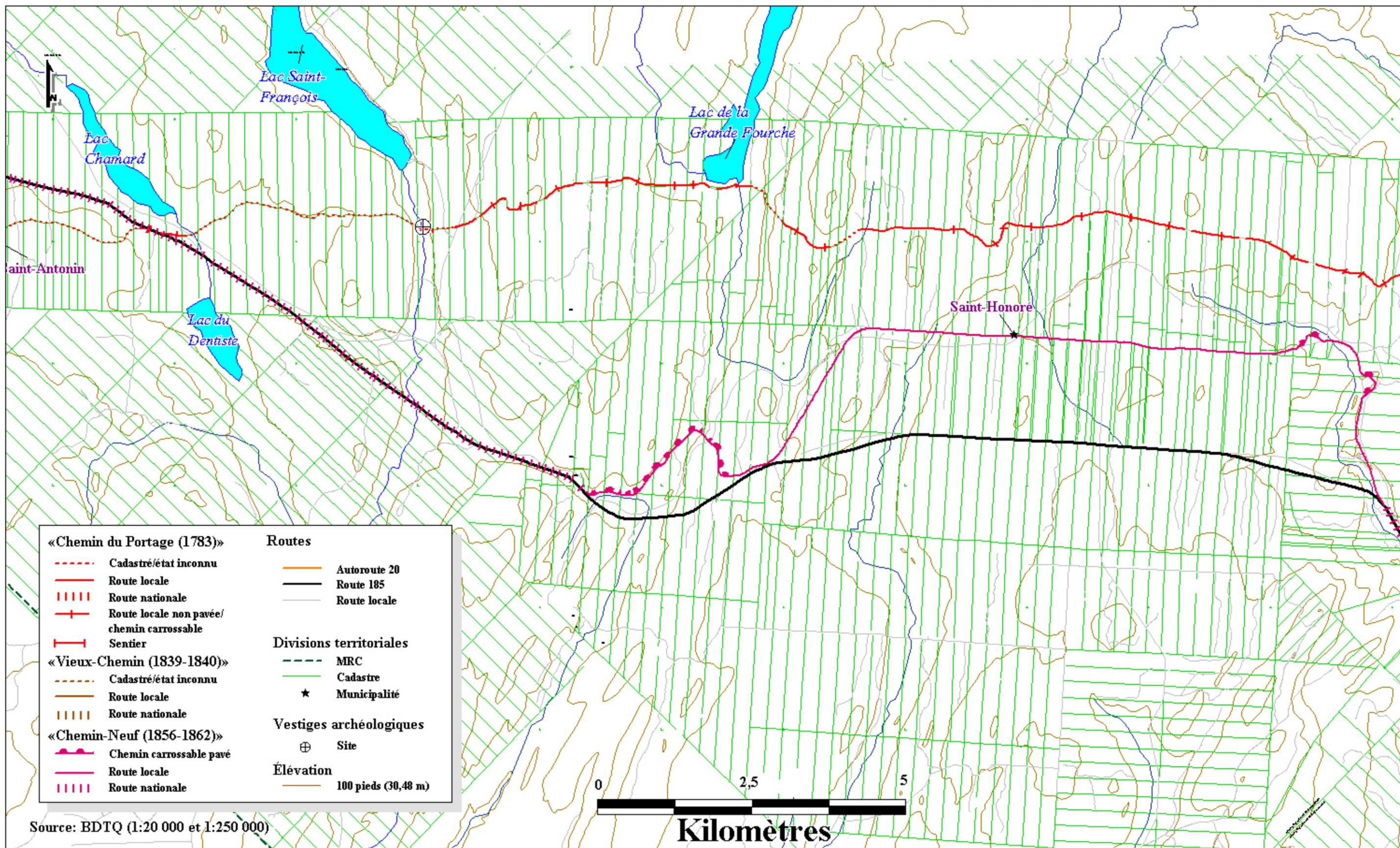
Sources: BDTQ (1:20 000 et 1:250 000)

0 5 10
Kilometres

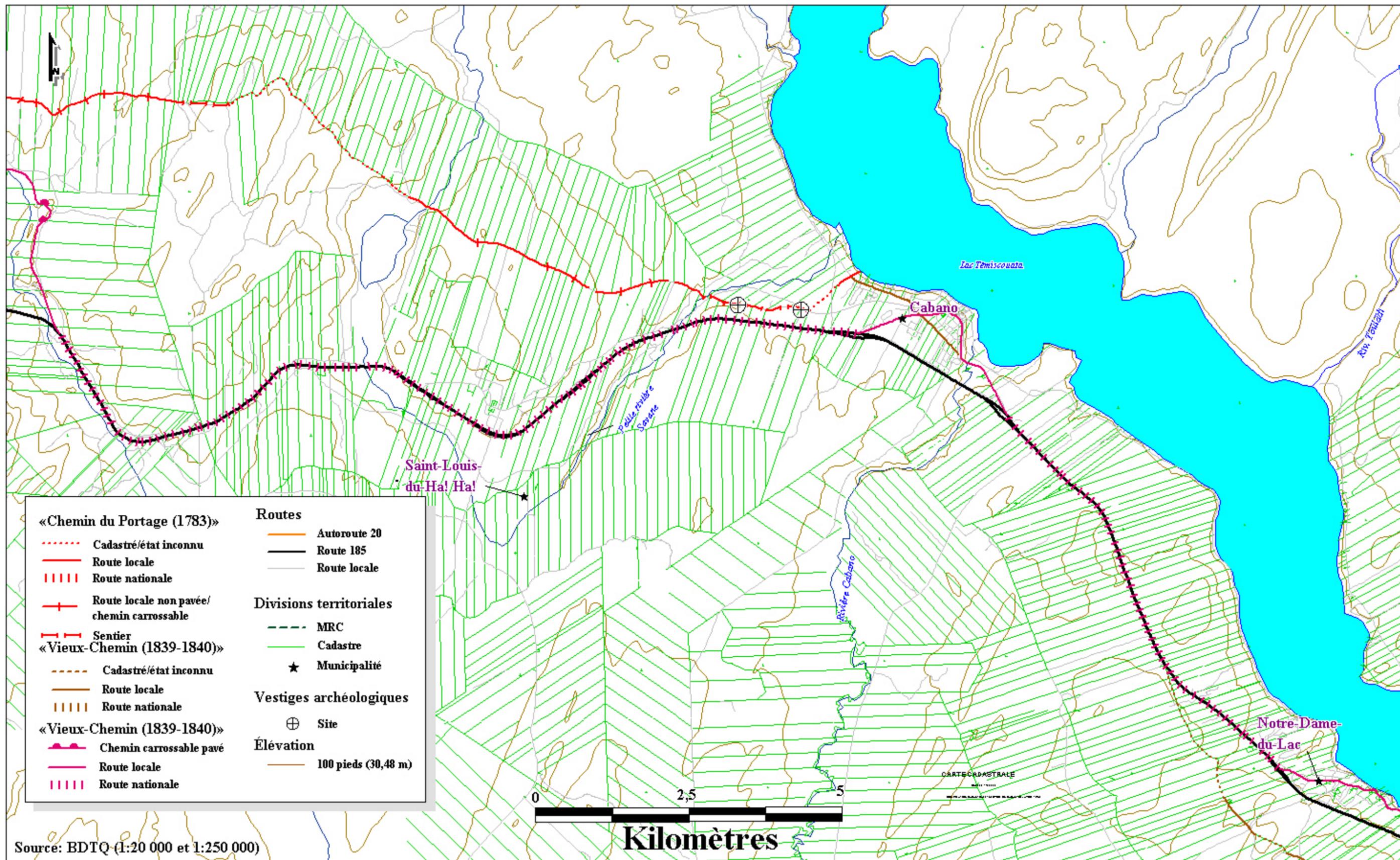
Carte 6.1: Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata



Carte 6.2: Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata



Carte 6.3: Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata



Source: BDTQ (1:20 000 et 1:250 000)

Carte 6.4: Carte détaillée des chemins anciens du Témiscouata

