
Transports

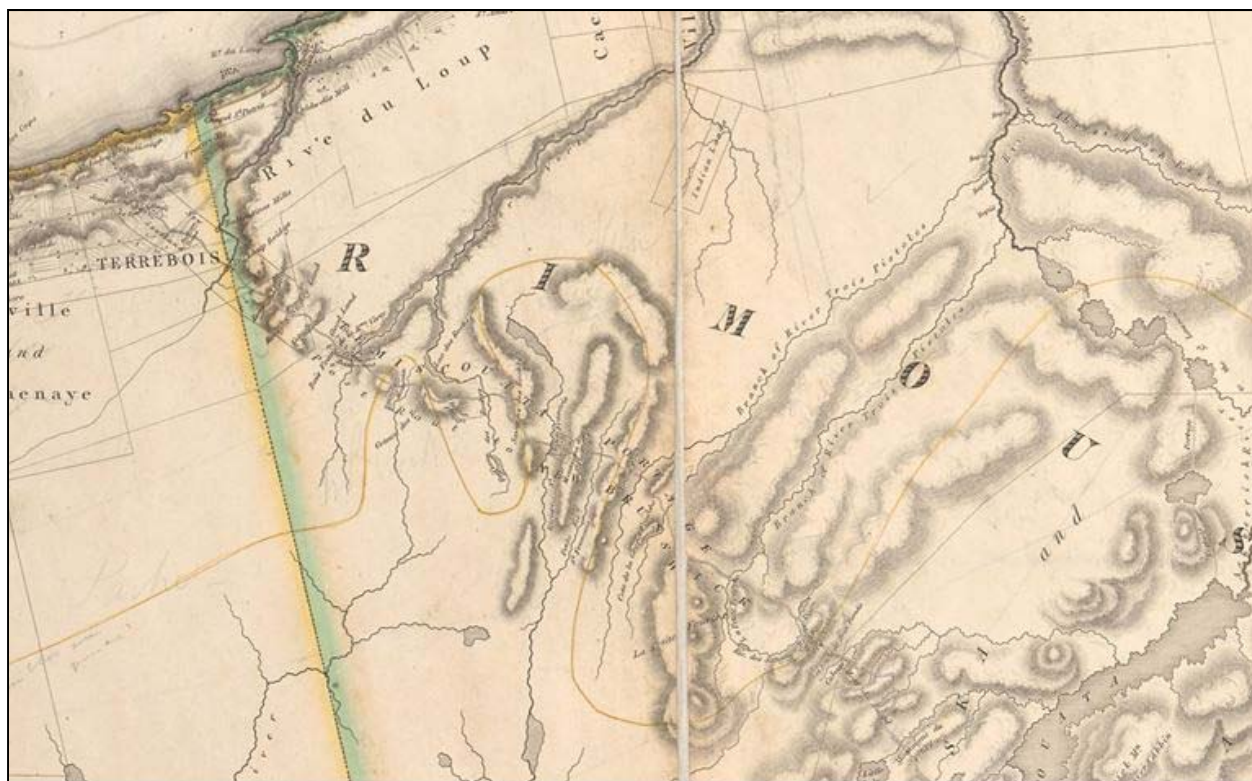
Québec



Direction générale des territoires

Direction de la programmation, des ressources et des opérations

Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du développement nordique



**MISE EN VALEUR DU « CHEMIN DU PORTAGE (1783) »
(PROJET MTQ N° 154-98-0106)**

**DIRECTION TERRITORIALE DU BAS-SAINT-LAURENT –
GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE**



Janvier 2014

Transports

Québec



Direction générale des territoires

Direction de la programmation, des ressources et des opérations

Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du développement nordique

**MISE EN VALEUR DU « CHEMIN DU PORTAGE (1783) »
(PROJET MTQ N° 154-98-0106)**

**DIRECTION TERRITORIALE DU BAS-SAINT-LAURENT –
GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE**



Janvier 2014

MISE EN VALEUR DU « CHEMIN DU PORTAGE (1783) »
(PROJET MTQ N° 154-98-0106)

(N° de dossier du MTQ : 6501-12-AD01)

Rapport présenté au :

Service des projets
Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
Direction générale des territoires
Ministère des Transports du Québec

Rapport présenté par :

Ruralys
1650, rue de la Ferme
La Pocatière (Québec)
G0R 1Z0
Téléphone : 418-856-6251, poste 8
Courriel : dlalande@ruralys.org

Janvier 2014

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	iii
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	v
1. INTRODUCTION	1
1.1 Mise en contexte du projet.....	1
1.2 Mandat et objectifs.....	1
1.3 Explication des thématiques choisies.....	2
2. MÉTHODOLOGIE.....	3
3. MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS-DU-HA! HA!	5
3.1 Les anciennes voies de communication du Témiscouata	5
3.2 Les voies de communication au cœur du développement du Témiscouata	11
4. MISE EN VALEUR À TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC	21
4.1 Le « chemin du Portage (1783) » : la naissance d’une route historique.....	21
4.2 Le « chemin du Portage (1783) » et son importance stratégique militaire	28
5. CONCLUSION.....	37
BIBLIOGRAPHIE	39
ANNEXE 1 Version longue des thématiques avec références bibliographiques.....	47
ANNEXE 2 Documents iconographiques et cartographiques supplémentaires	65
ANNEXE 3 Proposition graphique	77

ÉQUIPE DE RÉALISATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction générale des territoires
Direction de la programmation, des ressources et des opérations
Service de coordination des affaires autochtones, de l'archéologie et du développement
nordique

Ghislain Gagnon, archéologue

Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
Service des Projets
Bureau de l'autoroute 85

Renald Sirois, ingénieur
Olivier Deschênes, technicien des travaux publics
Jonathan Côté, biologiste

RURALYS

Dominique Lalande, directrice générale et coordonnatrice
Désirée-Emmanuelle Duchaine, archéologue chargée de projet
André Roy, historien
Jacques Laberge, graphiste et communicateur
Geneviève Rioux, secrétaire et chargée d'édition
Caroline Anctil, réviseure

COMITÉ DE SUIVI

Louiselle Ouellet, municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha!
Chantal-Karen Caron, municipalité de Témiscouata-sur-le-Lac
Martine Desbiens, Corporation sentier RDL/Témiscouata
Claudette Dumont, Corporation sentier RDL/Témiscouata
Mélanie Dumont, MRC de Témiscouata
Catherine Constantin, MRC de Témiscouata
Euchariste Morin, ministère de la Culture et des Communications du Québec
Samuel Moreau, Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata

Nous tenons à remercier tous les membres du comité de suivi et particulièrement M. Samuel Moreau pour son apport au contenu historique. Un merci spécial à M. Patrick Eid, archéologue, pour ses judicieux conseils.

1. INTRODUCTION

1.1 Mise en contexte du projet

En 2003, le ministère des Transports du Québec (MTQ) déposait le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée en vue du réaménagement de la route 185 à quatre voies divisées entre les municipalités de Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano) et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! (MTQ 2003). Parmi les engagements du Ministère figurait celui d'évaluer le potentiel archéologique de l'emprise de ce projet d'aménagement routier et de réaliser, le cas échéant, l'inventaire de l'emprise et éventuellement la fouille archéologique de tout site archéologique pouvant être menacé de destruction par la réalisation des travaux de construction.

Dans le contexte de ces engagements, le MTQ confiait à la firme Histoire plurielle le mandat de réaliser une étude historique et patrimoniale portant sur les chemins anciens du Témiscouata (Histoire plurielle 2002). Parmi les chemins anciens documentés dans cette étude, le « chemin du Portage (1783) » fut identifié comme étant l'un des plus significatifs au point de vue historique. Afin de vérifier la présence de ce chemin, un inventaire archéologique a été réalisé en 2005 dans l'emprise du projet d'aménagement routier (Ethnoscop 2005). Les résultats de cette expertise ont confirmé la présence dans l'emprise du MTQ de trois sections d'un tronçon du chemin aménagé en 1783. À la suite de cet inventaire archéologique, ce tronçon de l'ancien « chemin du Portage (1783) » a été inscrit dans le registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC) et s'est vu attribuer le code Borden CkEf-9. Des fouilles archéologiques visant à recueillir un maximum de données concernant l'aménagement et l'utilisation du « chemin du Portage (1783) » ont par la suite été réalisées dans les limites de deux sections de cet ancien axe routier (Ruralys 2011). Quelques éléments ayant trait au « chemin du Portage (1783) » ont ainsi pu être documentés.

1.2 Mandat et objectifs

Afin de mettre en valeur à la fois les données historiques et archéologiques recueillies sur le « chemin du Portage (1783) », le MTQ a confié à la firme Ruralys le mandat de réaliser des textes synthèses qui seront présentés sur deux panneaux d'interprétation mesurant 4 pieds sur 4 pieds (1,2 x 1,2 m). Ces derniers seront placés à des haltes localisées le long de la piste cyclable du Petit Témis, l'un sur le territoire de la municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et l'autre sur le territoire de l'arrondissement de Cabano de la municipalité de Témiscouata-sur-le-Lac. Ces textes synthèses portent sur quatre thématiques relatives au « chemin du Portage (1783) » et ont trait à l'histoire et à l'archéologie. Chacune de ces thématiques est accompagnée de documents cartographiques et iconographiques anciens ainsi que de citations de personnages historiques.

1.3 Explication des thématiques choisies

Les quatre thématiques qui ont été choisies en vue de l'élaboration de deux panneaux d'interprétation permettent de faire un survol de l'histoire des chemins anciens qui ont marqué le développement du Témiscouata, de la préhistoire à aujourd'hui. La première thématique porte sur les anciennes voies de communication du Témiscouata utilisées dès la préhistoire. Durant cette période, des groupes autochtones circulaient à travers le territoire grâce à des réseaux de cours d'eau et de portages qui sillonnaient la région. Au 17^{ème} siècle, les premiers Européens à avoir circulé dans le Témiscouata sont principalement des missionnaires jésuites et récollets ayant voyagé en compagnie de groupes autochtones. Enfin, au 18^{ème} siècle, les autorités coloniales françaises ont fait des efforts pour aménager un lien routier entre le fleuve Saint-Laurent et l'Acadie : le « chemin Français (1746) ».

La seconde thématique porte essentiellement sur l'aménagement du « chemin du Portage (1783) » durant le Régime britannique. Au point de vue historique, ce chemin constitue la voie de communication la mieux documentée. Reprenant en partie le tracé du « chemin Français (1746) », le « chemin du Portage (1783) » devient au 18^{ème} siècle un lien carrossable essentiel entre le fleuve Saint-Laurent et les provinces maritimes. Cette thématique présente également les principales découvertes faites lors des interventions archéologiques réalisées principalement sur deux sections du « chemin du Portage (1783) ». Il est ainsi possible d'établir certaines corrélations entre les données historiques ayant trait à l'aménagement du « chemin du Portage (1783) » par les autorités coloniales britanniques et les données archéologiques recueillies.

La troisième thématique présente les principaux événements historiques qui ont joué un rôle déterminant dans l'importance stratégique que revêt à cette époque le « chemin du Portage (1783) ». Celui-ci a principalement été utilisé à des fins militaires ainsi que pour le transport du courrier.

Enfin, la quatrième thématique dresse un portrait de la contribution des chemins anciens au développement du Témiscouata à travers notamment l'exploitation forestière. Il sera également question dans cette thématique de la redécouverte du « chemin du Portage (1783) » dans les années 1970, après une période d'abandon de près de 100 ans.

Afin de respecter une certaine logique dans la présentation des données précédemment exposées, les thématiques ont été regroupées. Les thématiques 1 et 4, qui sont regroupées dans un chapitre intitulé « Mise en valeur à Saint-Louis-du-Ha!Ha! », permettront aux visiteurs d'en apprendre davantage sur les anciennes voies de communication du Témiscouata et leur héritage sur le développement de la région. Chacune de ces thématiques sera présentée sur un côté du panneau d'interprétation. De la même manière, les thématiques 2 et 3, qui sont regroupées dans le chapitre « Mise en valeur à Témiscouata-sur-le-Lac », permettront aux visiteurs de découvrir l'histoire du « chemin du Portage (1783) », depuis son aménagement au 18^{ème} siècle jusqu'à son déclin au cours de la seconde moitié du 19^{ème} siècle.

2. MÉTHODOLOGIE

Les données nécessaires à la rédaction de ce rapport concernent essentiellement l'histoire des anciennes voies de communication du Témiscouata, en particulier le « chemin du Portage (1783) », ainsi que l'impact de ces dernières sur le développement socio-économique de la région. Ces données ont été obtenues à la suite de recherches documentaires effectuées, entre autres à Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), à Bibliothèque et Archives du Canada et au Musée du Bas-Saint-Laurent. Quelques rapports ont été consultés au Centre de documentation du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC) ainsi que quelques ouvrages disponibles à la bibliothèque de l'Université Laval à Québec, dont le mémoire de maîtrise de Nive Voisine portant spécifiquement sur l'histoire du « chemin du Portage (1783) ». Enfin, nous avons eu recours à des ouvrages plus généraux portant sur l'histoire du Témiscouata disponibles dans le réseau des bibliothèques de la Ville de Québec.

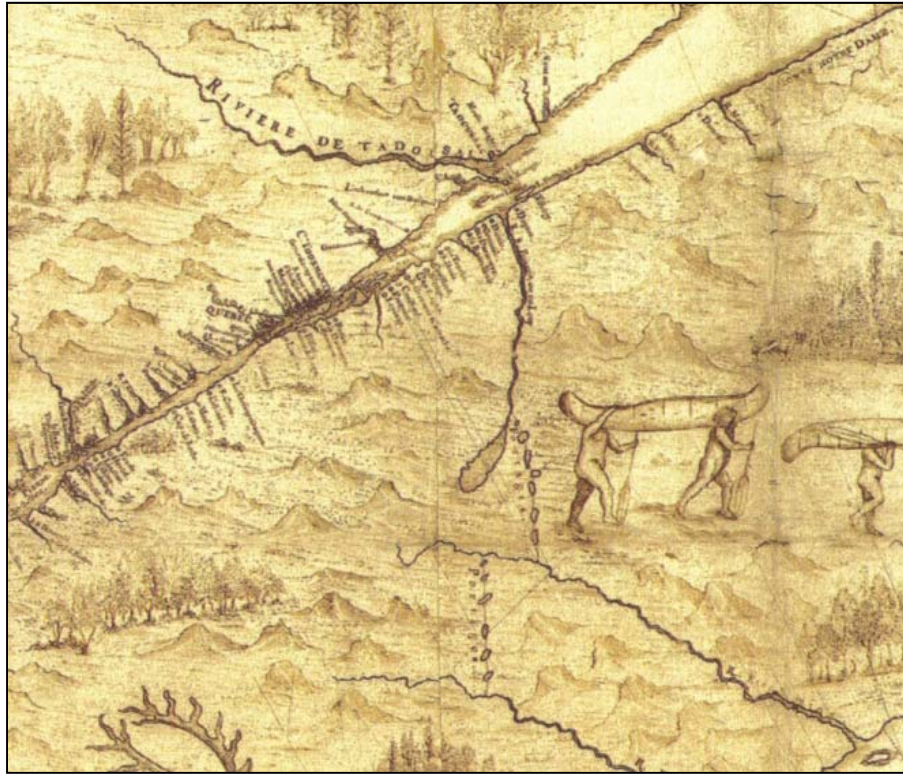
Par ailleurs, le choix des thématiques a été soumis à un comité de suivi constitué d'une dizaine d'intervenants du milieu (voir la section Équipe de réalisation). La version préliminaire des textes synthèses contenant les documents cartographiques et iconographiques a également été présentée aux membres de ce même comité qui ont formulé des commentaires permettant de bonifier le contenu des panneaux d'interprétation.

L'annexe I du présent rapport regroupe l'ensemble des quatre thématiques présentées dans l'ordre avec la mention des sources. Quelques informations complémentaires y sont présentées afin de permettre au MTQ de procéder à des ajustements quant au volume d'informations qui sera nécessaire pour la réalisation des panneaux d'interprétation définitifs. Il en va de même pour une sélection d'illustrations complémentaires présentées à l'annexe II du présent rapport.

Enfin, un graphiste a procédé à l'élaboration d'une proposition graphique à partir de la thématique 2 portant sur l'aménagement du « chemin du Portage (1783) ». Cet exercice a permis de baliser le texte et le support visuel afin de calibrer ces éléments en fonction de la grandeur réelle des panneaux. Cette maquette est présentée à l'annexe III du présent rapport.

3. MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS-DU-HA! HA!

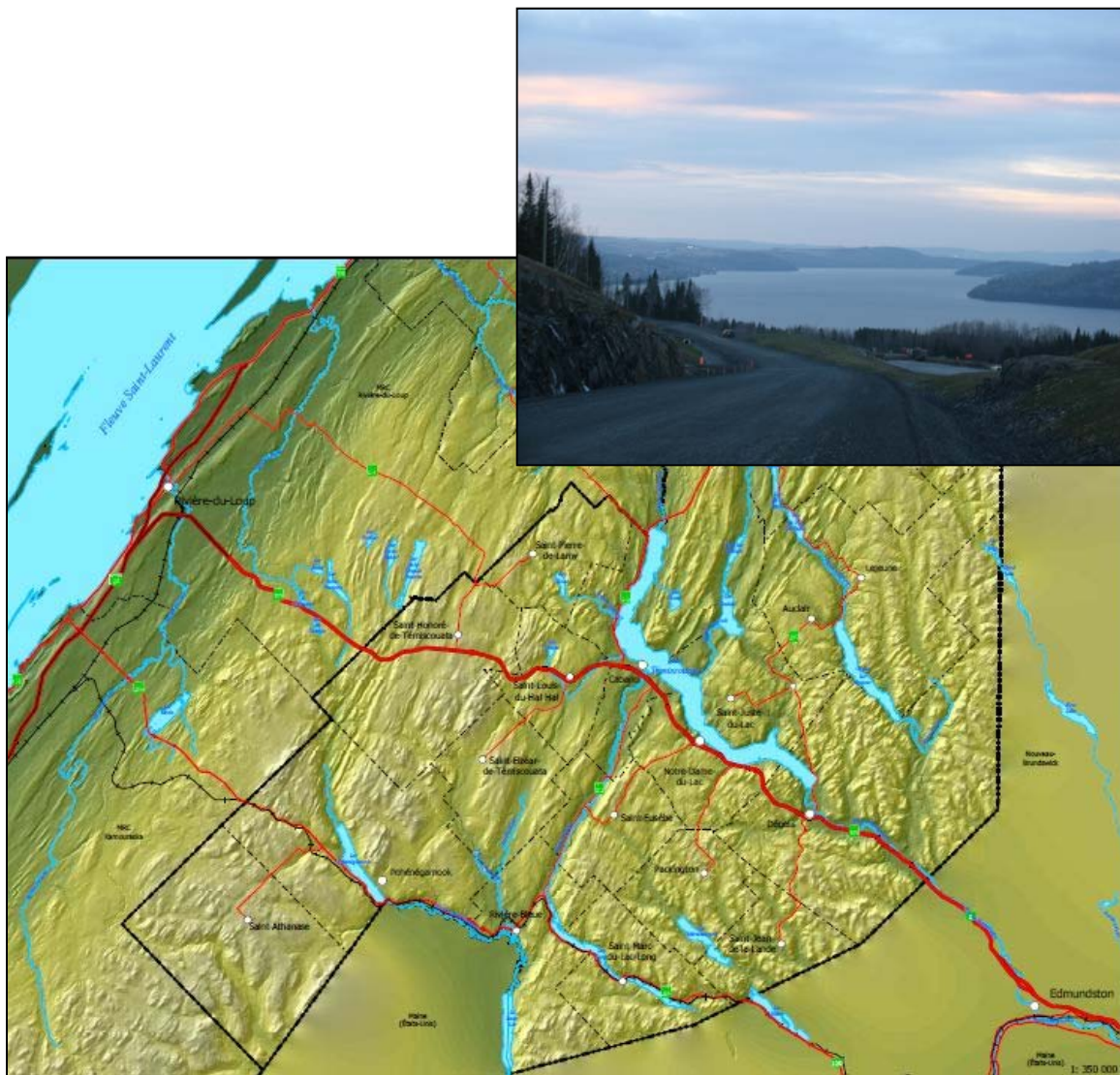
3.1 Les anciennes voies de communication du Témiscouata



Carte illustrant les portages effectués par les Autochtones dans la région du lac Témiscouata au 17^{ème} siècle. (Source : Bibliothèque et Archives Canada. *Carte pour servir à l'éclaircissement du Papier Terrier de la Nouvelle France*, [J. B. L. Franquelin, 1678], NMC17393 (détail))

Un axe de communication plusieurs fois millénaire

La région du Témiscouata offre un environnement propice à l'occupation humaine depuis environ 10 000 ans. La présence de plus de 70 sites archéologiques recensés dans la région, la plupart localisés sur les rives des lacs Touladi et Témiscouata, témoigne du passage des populations autochtones dans la région. Ainsi, depuis des millénaires, ceux-ci ont pu être en mesure de circuler à travers le territoire grâce à des réseaux de cours d'eau et de sentiers appelés « portages ». Parmi ces cours d'eau, on compte le lac Témiscouata ainsi que les rivières Saint-Jean et Madawaska, dont la présence a grandement favorisé le déplacement de ces populations et a permis l'accès aux divers territoires de chasse et de pêche situés entre la vallée du Saint-Laurent et la baie de Fundy.



Carte de la région du Témiscouata et photo du lac Témiscouata. (Source : MRC de Témiscouata (carte) et ministère des Transports du Québec (photo))

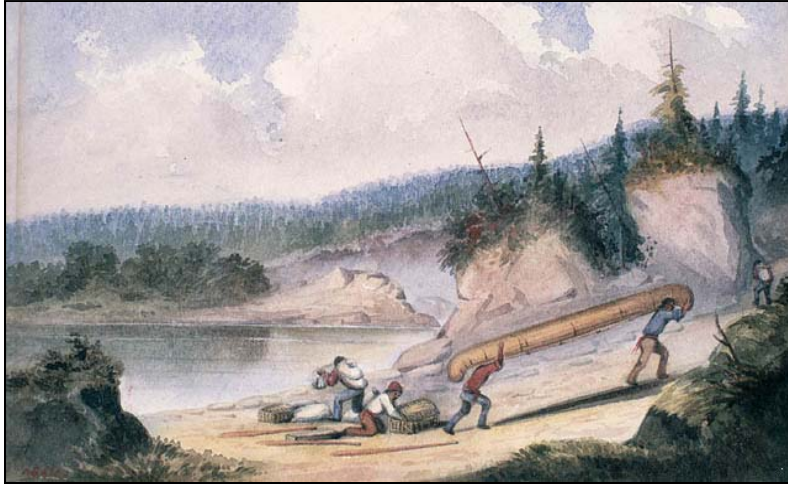


Tessons de poterie amérindienne mis au jour sur le site Bouchette (CkEf-2) situé en bordure du lac Témiscouata et pointe de projectile mise au jour sur le site Davidson (CkEe-2). (Source : ministère des Transports du Québec)

À l'arrivée des Européens, des groupes autochtones connaissent et fréquentent la région du Témiscouata, qui apparaît comme un important lieu d'échanges entre le fleuve Saint-Laurent et la côte atlantique.

En 1610, Marc Lescarbot, auteur du premier ouvrage sur l'histoire de la Nouvelle-France, mentionne que les Autochtones de Port-Royal (Acadie) sont capables de se rendre à Québec en 10 à 12 jours. Voici ce qu'il écrit :

« ... par le moyen des rivières sur lesquelles ils navigent préque jusques à la source, & de là portans leurs petits canots d'écorce par quelque espace dans les bois, ils gaignent une autre rivière qui va tomber dans ledit fleuve de Canada... » (Marc Lescarbot, 1610)



(Source : Bibliothèque et Archives Canada. Dennis Gale, *Portage d'un canot*, ca 1860, Collection d'œuvres canadiennes de W. H. Coverdale, acquisition 1970-188-1963)

Les Européens empruntent à leur tour ces voies de circulation, perpétuant ainsi la tradition autochtone. Des sources historiques semblent confirmer que les réseaux de portages du Témiscouata, reliant le lac Témiscouata au fleuve Saint-Laurent, sont déjà connus des Français au 17^{ème} siècle. Comptant parmi les premiers Européens à y avoir circulé, les missionnaires jésuites et récollets nous en ont livré plusieurs témoignages. Au cours des années 1633 et 1634, le père Le Jeune, un missionnaire jésuite, accompagne un groupe d'Autochtones à la chasse dans le territoire du Témiscouata.

« Nous avons fait dans ces grands bois, depuis le 12. Novembre de l'an 1633. que nous y entrâmes, jusques au 22. d'Avril de ceste année 1634. que nous retournâmes aux rives du grand fleuve Saint Laurens, vingt-trois stations, tantost dans des vallées fort profondes, puis sur des montagnes fort relevées; quelque fois en plat pays, et tousjours dans la neige. » (Relations des Jésuites, 1634).

Les portages du Témiscouata sont notamment utilisés pour la traite des fourrures. Le premier Européen à comprendre l'importance de cet axe de communication pour ce commerce est Charles Aubert de La Chesnaye, qui établit un poste de traite dans la seigneurie de la Rivière-du-Loup qui lui est concédée en 1673. La prospérité de son commerce n'est pas étrangère aux liens qu'il entretient avec les Autochtones d'Acadie qui utilisent les réseaux de portages, ou du moins des parties de ces derniers, pour se rendre à ce poste afin d'y échanger leurs fourrures.

En 1683, de La Chesnaye obtient, au nom de ses deux enfants, la seigneurie de Madawaska, *« une estendue de trois Lieües de terre le Long de Chacun des deux bords de la Rivière nommée Madoueska proche de la Riviere St. Jean avec le lac appelé Cecemiscouata et deux Lieües de profondeur dans les terres »* De La Chesnaye y fait construire deux postes de traite, le premier à Cabano et le second près de Notre-Dame-

du-Lac (Témiscouata-sur-le-Lac). Ceux-ci joueront un rôle primordial dans l'acheminement des fourrures à Port-Royal, en Acadie, où il possède un autre comptoir et où il bénéficie d'une exemption de taxes sur les fourrures expédiées en France. En 1723, les deux postes de traite du Témiscouata sont incendiés par des Autochtones en signe de protestation face à la présence grandissante des Européens sur le territoire.



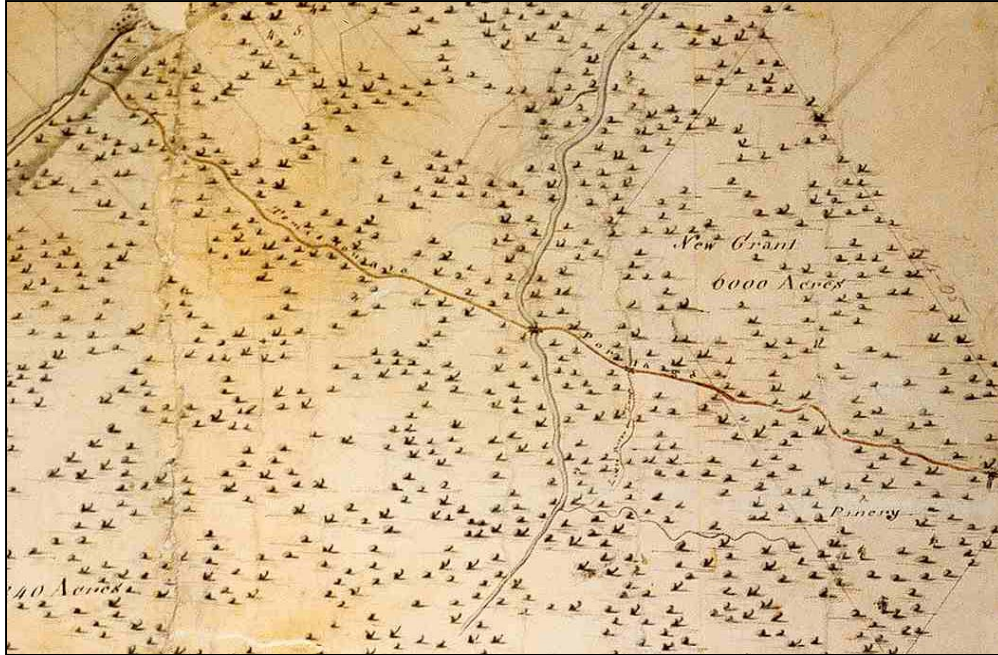
Charles Aubert de La Chesnaye (1632-1702).
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, P1000, S4, D83, PA29, Charles Aubert de La Chesnaye - vers 1940 (détail))

Saviez-vous que...

Au 18^{ème} siècle, les portages du Témiscouata facilitent le transport du courrier et des marchandises, été comme hiver. De plus, lors du Régime français, cette voie de communication s'avère plus sécuritaire que la voie fluviale du Saint-Laurent, où l'on s'expose à des attaques des flottes anglaises.

L'aménagement du « chemin Français (1746) »

En 1746, les autorités coloniales françaises décident d'aménager un sentier connu sous le vocable « chemin Français » et parfois identifié comme le portage du Témiscouata. Cette même année, des travaux sont entrepris et une voie de circulation de trois pieds (0,9 m) de largeur est ouverte.



Représentation du « chemin Français (1746) » en 1766. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, P600,S4,SS2,D579, *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. in 1821.* John Collins et copié par Frederick Wyss (détail))

En 1749, l'intendant François Bigot fait refaire le « chemin Français (1746) », car « *les bois y avoient repoussés et quelques fossés comblés commençoient à le rendre impraticable.* » (François Bigot, 22 octobre 1750)

La même année, trois magasins sont construits le long de cette voie de communication : un premier à la rivière du Loup, un second au lac Témiscouata et le troisième sur le bord du « chemin Français (1746) ». Ces « magasins » constituent des postes de ravitaillement pour les courriers qui circulent à travers la région. En 1755, les « magasins » du Témiscouata serviront également à la subsistance d'Acadiens fuyant la déportation.

Saviez-vous que...

Le « chemin Français (1746) » jouera un rôle primordial lors de la déportation des Acadiens. En 1755, des Acadiens, ayant pris en otage l'équipage anglais d'une goélette chargé de les déporter, empruntent cette route avec leurs prisonniers pour se rendre à Québec. Inversement, en 1759, alors que Québec tombe aux mains des Anglais, 200 rapatriés utilisent cette voie afin de regagner l'Acadie.

Un axe de communication au cœur des enjeux militaires

Dans le contexte des guerres coloniales qui opposent la France et la Grande-Bretagne au milieu du 18^{ème} siècle, une voie de communication terrestre reliant la vallée du Saint-Laurent, le Témiscouata et l'Acadie s'avère essentielle. En effet, au cours de la guerre de Sept Ans (1756-1763), plusieurs territoires français sont menacés par les troupes britanniques et des établissements comme Louisbourg sont assiégés. La position stratégique du « chemin Français (1746) » accorde à ce dernier une valeur militaire indéniable en permettant la circulation d'expéditions militaires vers l'Acadie. À cette époque, il s'agit, avec la rivière Saint-Jean, de « *la seule [voye] par où puissent pénétrer de foibles partis qui répandus dans les bois et soutenus par les Sauvages sont souvent capables de deconcerter les projets des Anglois et de leur en rendre l'exécution difficile et meurtrière.* » (Rolland-Michel Barrin, comte de La Galissonnière, décembre 1750).

Bien qu'aménagée, cette voie de communication demeure difficile à entretenir et devient rapidement désuète. Le « chemin Français (1746) » cesse alors d'être entretenu. En 1763, Louis XV cède la Nouvelle-France à la Grande-Bretagne par le traité de Paris. Il faudra attendre quelques années avant que cette route suscite à nouveau l'intérêt des nouvelles autorités coloniales.

Dans la foulée de la révolution qui s'est amorcée en 1775 dans les treize colonies américaines et devant la désuétude du « chemin Français (1746) », le gouverneur de la province de Québec, Sir Frederick Haldimand, commande en 1783 la construction d'un nouveau chemin qui marquera le paysage régional : le « chemin du Portage (1783) ». Tout comme ce fut le cas pour le « chemin Français (1746) », cette voie de circulation sera au cœur des enjeux militaires. Son importance stratégique diminuera toutefois après 1862, d'abord en raison de la signature du traité Webster-Ashburton en 1842 qui fixe les limites de la frontière entre les États-Unis et les colonies demeurées fidèles à la couronne britannique, puis par la fin des tensions résultant de la guerre de Sécession américaine.

3.2 Les voies de communication au cœur du développement du Témiscouata

Un présent tributaire d'un riche passé

La fin des conflits armés ne diminue en rien l'importance des voies de communication du Témiscouata, lesquelles ont joué un rôle primordial dans le développement socio-économique de la région. Hormis quelques sites archéologiques, peu de traces des réseaux de portages amérindiens et du « chemin Français (1746) » sont encore visibles aujourd'hui. À l'opposé, le « chemin du Portage (1783) », dont l'importance est indéniable, a laissé de nombreuses traces qui sont toujours perceptibles dans le paysage actuel. En tant que voie de communication, il est notamment au cœur de vaines tentatives de colonisation du territoire au cours de la première moitié du 19^{ème} siècle. Pour ceux qui souhaitent en connaître davantage sur le « chemin du Portage (1783) », un panneau présent à la halte cycliste de Cabano (Témiscouata-sur-le-Lac) lui est entièrement consacré.



Camp Saint-François localisé le long du « chemin du Portage (1783) ». (Source : Bibliothèque et Archives Canada, Philip John Bainbrigge, *Camp St. François, Centre of Temiscouata Portage*, July 1842, acquisition 1956-62-121)

La colonisation du Témiscouata s'est véritablement amorcée grâce à l'exploitation de ses ressources forestières. La croissance de cette industrie est grandement favorisée par la présence dans la région d'un réseau hydrographique très développé. Ces cours d'eau, qui autrefois assuraient la circulation des hommes, permettent dorénavant le transport du bois. Au 19^{ème} siècle, c'est d'abord la drave qui assure l'acheminement de milliers de billes de bois jusqu'aux scieries de la région. En 1861, le recensement fait état de 941 habitants dispersés le long du « chemin du Portage (1783) ». C'est d'ailleurs au cours de cette période que l'on assiste à la naissance de plusieurs villages dont Cabano (Témiscouata-sur-le-Lac) et Saint-Honoré-de-Témiscouata.



Des travailleurs de la compagnie Fraser pratiquant la drave sur la rivière Touladi. (Source : Collection Cie Fraser)

À partir de 1889, l'avènement du chemin de fer du Témiscouata change considérablement le visage démographique de la région en ouvrant à l'exploitation forestière des secteurs qui étaient jusqu'alors inaccessibles. En 1891, la population du Témiscouata s'élève à 3 600 habitants. À cette époque, les travailleurs et leur famille s'installent en bordure des axes routiers, à proximité des industries forestières. En 1921, la population du Témiscouata frôle les 14 000 habitants. D'autres rangs et villages apparaissent par la suite, stimulés par le développement de l'industrie forestière et les besoins d'une population toujours en croissance.



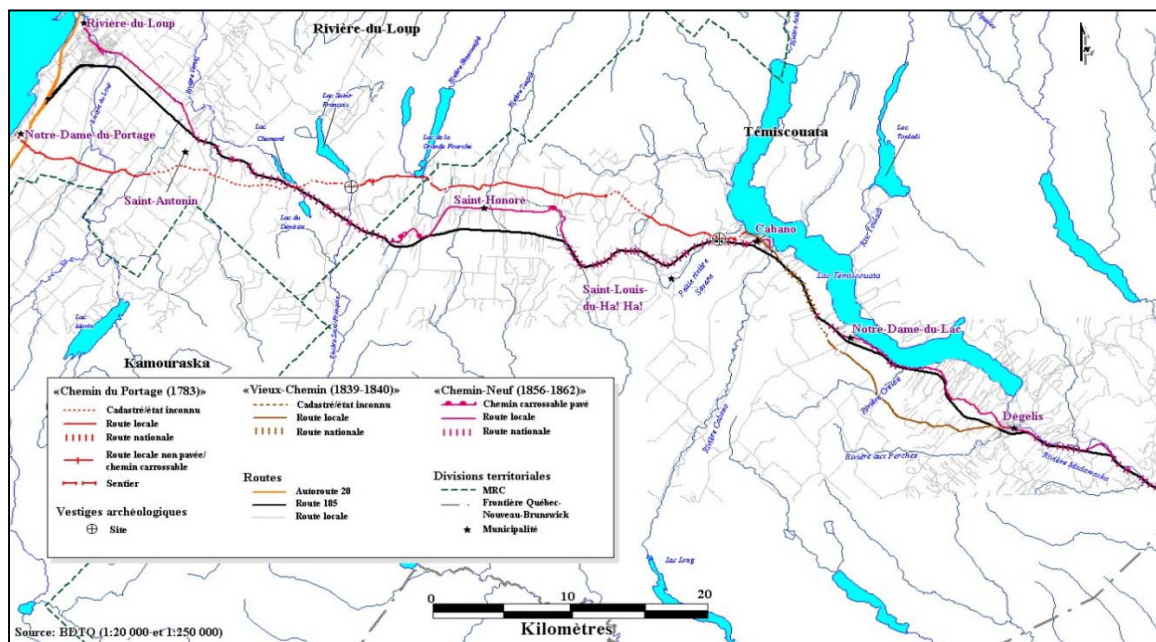
Photo du chemin de fer du Témiscouata prise au cours du 20^{ème} siècle. (Source : Musée du Bas-Saint-Laurent)

Saviez-vous que...

La toponymie du territoire reflète l'importance historique du « chemin du Portage (1783) » : la municipalité de Notre-Dame-du-Portage, la rue du Portage à Saint-Louis-du-Ha! Ha!... Même un journal, *Le Saint-Laurent Portage*, rappelle par son nom le rôle majeur qu'a joué cette voie de communication pour les habitants et les commerçants de la région.

Des chemins et des hommes

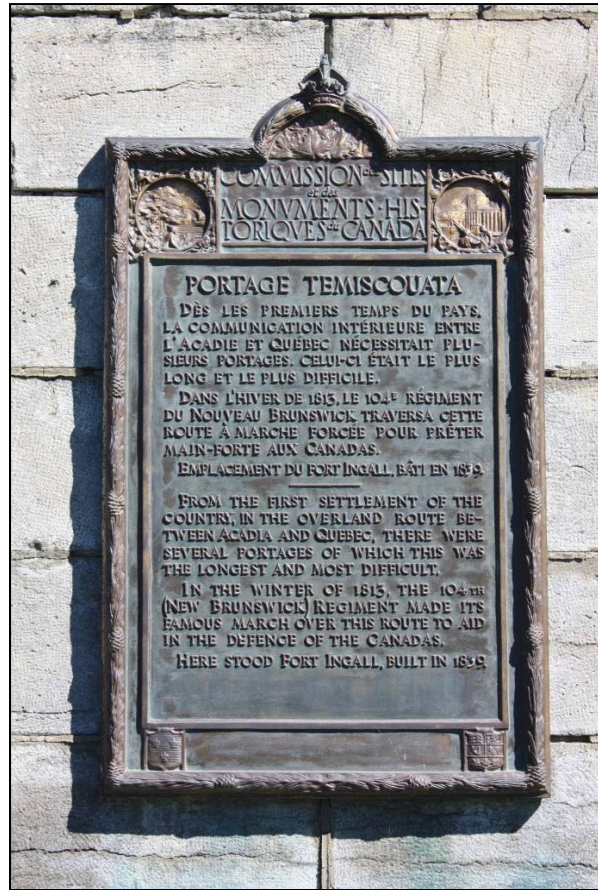
L'histoire des routes de la région témoigne de la continuité du Témiscouata comme lieu de passage entre le fleuve Saint-Laurent et le Nouveau-Brunswick. Cette histoire est aussi au cœur du développement socio-économique de la région. Longtemps assurée par le « chemin du Portage (1783) » qui a ensuite été remplacé par le « chemin du Témiscouata » ou « Chemin-Neuf (1856-1862) », autrefois la route nationale n° 2, la communication interprovinciale est aujourd'hui possible grâce à la route 185, laquelle cède peu à peu sa place à l'autoroute 85. Au 20^{ème} siècle, l'importance des voies de communication du Témiscouata est révélée grâce à divers projets visant à faire de la région un pôle touristique majeur.



Carte de la synthèse des chemins anciens du Témiscouata. (Source : ministère des Transports du Québec)

La redécouverte du « chemin du Portage (1783) »

De toutes les voies de communication du Témiscouata, le « chemin du Portage (1783) » est probablement celle qui est aujourd'hui la plus présente dans la mémoire collective. Il n'en a pas toujours été ainsi, puisque ce chemin est tombé dans l'oubli pendant plusieurs décennies avant qu'une stèle ornée d'une plaque commémorative soit dévoilée par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada au début des années 1930. Placée à l'extrémité est du « chemin du Portage (1783) » conduisant au fort Ingall, elle souligne le passage du 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick en 1813.



Plaque commémorative à l'entrée du fort Ingall
(Source : ministère des Transports du Québec)

Saviez-vous que...

Lors de son dévoilement en 1933, la plaque commémorative du fort Ingall comportait une erreur historique. En effet, le texte inscrit mentionnait que le fort Ingall avait été construit en 1829, soit dix ans plus tôt que la véritable année : 1839...

Il faut attendre quelques années avant que cette voie de circulation historique suscite à nouveau un intérêt. Ce n'est qu'à la fin des années 1960 qu'un projet de développement récréotouristique connu sous le nom de « Grand-Portage » contribue à faire renaître le « chemin du Portage (1783) » dans la mémoire collective. Ce projet, visant à stimuler le tourisme dans la région, comportait la mise en valeur de deux sites historiques importants pour la région du Témiscouata : le fort Ingall et le « chemin du Portage (1783) ».

Au cours des années 1970, les divers bâtiments constituant le fort Ingall sont reconstruits sur les murs de fondation mis au jour au cours de différentes campagnes de fouilles archéologiques qui se sont déroulées sur le site à partir de 1962.



Site historique du fort Ingall. (Source : Fort Ingall)

Quant au « chemin du Portage (1783) », le projet de mise en valeur prévoyait l'aménagement d'un sentier de marche et de ski de fond sous l'appellation « Sentier du Grand-Portage ». Ce dernier, qui chevauchait en partie le tracé du « chemin du Portage (1783) », est ouvert au mois de mars 1971. La même année, des camps en bois rond, visant à rappeler les postes de relais qui ponctuaient son parcours, sont érigés et des panneaux d'interprétation sont installés aux abords du chemin. En 1972, une corporation est créée afin de promouvoir le « Sentier du Grand-Portage ». Dans un dépliant réalisé vers 1980, on peut lire la phrase suivante :

« Bien des gens ont foulé le sol de ce sentier; libre à vous d'en faire autant. »



« Le Portage touristique » (1970). (Source : Archives du Fort Ingall)



« Le Portage historique » (1970). (Source : Archives du Fort Ingall)

La corporation Sentier du Grand Portage Inc. demeure en fonction une dizaine d'années seulement. Lorsqu'elle est dissoute au début des années 1980, le « Sentier du Grand-Portage » cesse d'être entretenu et disparaît du paysage. Ainsi, l'histoire se répète...



Logo de la corporation Sentier du Grand Portage Inc. dont la forme rappelle celle du fort Ingall.
(Source : Archives du Fort Ingall)

Aujourd'hui, certaines sections sont utilisées par les véhicules tout terrain (VTT), les amateurs de ski de fond et les randonneurs. Parallèlement, la création, dans les années 1990, du parc linéaire interprovincial Petit Témis, qui emprunte le corridor jadis occupé par le chemin de fer du Témiscouata, voit le jour. Ce réseau cyclable, qui permet d'effectuer le trajet entre Rivière-du-Loup (Québec) et Edmundston (Nouveau-Brunswick), croise à quelques reprises le tracé suivi autrefois par le « chemin du Portage (1783) ». Toutes ces initiatives permettent la mise en valeur du territoire témiscouatain, tant pour les résidents que pour les visiteurs de passage qui découvrent les attraits naturels et culturels de la région.

Plus que toute autre route, le « chemin du Portage (1783) » fait partie du caractère identitaire du Témiscouata. Aujourd'hui, l'importance de ce lien structurant trouve son aboutissement dans le projet de réaménagement de la route 185 en autoroute par le ministère des Transports du Québec.

Déjà, en 1929, le ministère de la Voirie et des Mines mettait de l'avant l'intérêt historique et touristique de cette première section de la route n° 2 – alors en gravier. On mentionnait dans le guide *Sur les routes du Québec* que son tracé était, en majeure partie, celui construit par le gouvernement impérial lors de la domination anglaise, et qu'elle traversait une région aux « paroisses agricoles prospères démontr[ant] la valeur de l'habitant canadien-français comme colon et défricheur ».

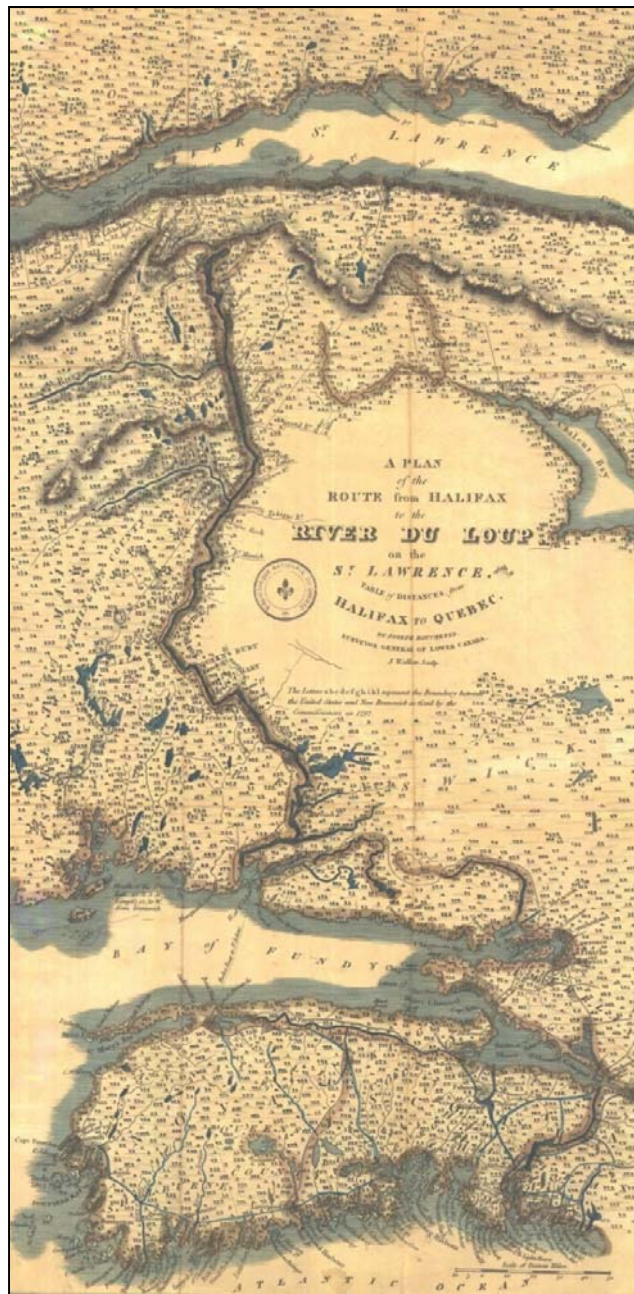
En 1973, la route 185 est officiellement ouverte. Résultat d'une série d'élargissements et de réalignements de la route n° 2 ainsi que de contournements d'agglomérations urbaines, cette voie de 101 kilomètres joue plus que jamais un rôle stratégique de communication et d'échanges commerciaux et touristiques, entre les provinces tout comme entre les régions et municipalités du Québec.

Mais pour protéger la vocation de la Transcanadienne et, surtout, pour assurer la sécurité des usagers de ce corridor routier à la densité de circulation croissante, le ministère des Transports procède depuis le début des années 2000 au réaménagement de la route 185 en autoroute. Cet ultime projet autour d'un axe de communication majeur de l'histoire du Témiscouata contribue à en souligner la valeur historique et stratégique.

Des premiers Autochtones qui ont parcouru la région aux automobilistes et autres usagers qui y circulent aujourd'hui, le « chemin du Portage (1783) » est un important témoin de la mémoire collective. Un chemin devenu autoroute qui n'est pas près de tomber dans l'oubli!

4. MISE EN VALEUR À TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC

4.1 Le « chemin du Portage (1783) » : la naissance d'une route historique



Carte de Bouchette de 1815. (Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, *A Plan of the route from Halifax to the River du Loup on the St. Lawrence : with a table of distances from Halifax to Quebec*, by Joseph Bouchette, surveyor general of Lower Canada, [London] : W. Faden, 1815, G 3401 P1 1815 B6 CAR)

En 1775, les colonies américaines se révoltent contre la Grande-Bretagne et réclament leur indépendance. Le conflit qui fait rage désorganise le service postal colonial, qui transite à cette époque notamment par New York et le mauvais état du « chemin Français (1746) », un sentier qui relie alors Notre-Dame-du-Portage et le lac Témiscouata, rend les communications difficiles entre les colonies demeurées fidèles à la couronne britannique.

Le besoin d'un lien terrestre fiable entre la province de Québec et les colonies de l'Atlantique se fait de plus en plus sentir. Le service postal, qui est surtout assuré par des Acadiens et quelques Autochtones, est néanmoins caractérisé par des délais et des coûts de transport jugés déplorables. Des marchands londoniens ayant des liens d'affaires avec la ville de Québec font également pression afin qu'une route d'hiver entre Québec et Halifax soit accessible de façon régulière. Par ailleurs, la menace d'une invasion américaine plane toujours. Aux lendemains de la guerre d'Indépendance américaine, l'Amérique du Nord britannique est constituée de la province de Québec et des colonies maritimes de la côte atlantique. Ces territoires sont séparés par les États-Unis, qui demeurent hostiles à la Grande-Bretagne. Une voie de communication terrestre s'avère donc essentielle afin de maintenir l'unité entre les colonies et d'en assurer la défense.

Origine du toponyme

Son toponyme fait référence à la tradition autochtone du portage. Le « chemin du Portage (1783) » désigne la portion terrestre d'une route qui reliait la vallée du Saint-Laurent à la côte atlantique. Ce chemin se rendait jusqu'à Cabano tandis que le reste du trajet s'effectuait en canot à partir du lac Témiscouata jusqu'à la côte atlantique.

L'aménagement d'une route carrossable : le « chemin du Portage (1783) »

En 1783, le gouverneur de la province de Québec Frederick Haldimand réclame à Londres la construction d'un chemin entre le Canada et la Nouvelle-Écosse praticable en toutes saisons afin d'améliorer le service postal et d'assurer la défense de leurs frontières contre la menace d'une invasion américaine. Cette voie devait relier le lac Témiscouata et Kamouraska, d'où partait le chemin allant vers Québec. Du lac Témiscouata, il était ensuite possible d'accéder à la baie de Fundy, via les rivières Madawaska et Saint-Jean.



Frederick Haldimand, gouverneur de la province de Québec de 1777 à 1786. (Source : Bibliothèque et Archives Canada, *General Sir Frederick Haldimand*, copie d'une peinture de Lemuel-Francis Abbott par Mabel B. Messer, ca 1925, acquisition 1996-156-1)

La construction du « chemin du Portage (1783) » est confiée au grand voyer Jean Renaud. Accompagné de l'arpenteur général John Collins chargé d'en définir le tracé, il se rend près de Kamouraska, à l'emplacement actuel de Notre-Dame-du-Portage, où doit débiter le chemin.

Les travaux sont entrepris dès le printemps de la même année. Après quelques mois de travail acharné et une somme dérisoire de quelque 391 livres, le « chemin du Portage (1783) » est officiellement ouvert à la circulation. Plusieurs années seront toutefois nécessaires pour finaliser son aménagement en raison de nombreux obstacles présents le long du parcours.

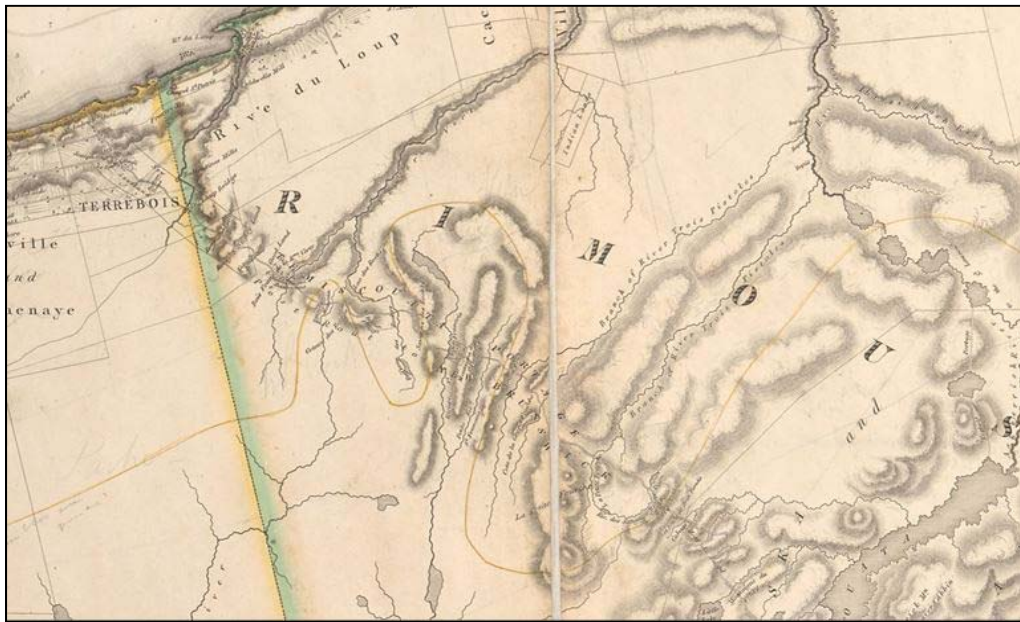
« Cedrières horribles à passer à cause des gros arbres abas Entassés les uns sur les autres & Beaucoup deau Sans Egouts un terrain mol & de distances en distances des grandes Costes. » (Grand voyer Jean Renaud, le 7 juin 1783)

Saviez-vous que...

Le grand voyer était chargé du développement de la voirie et donc responsable de la construction, de l'entretien et de l'inspection des ponts et des routes de la colonie.

Ces travaux publics sont effectués sous la forme de corvées par des habitants des paroisses voisines qui appartiennent aux milices locales. Ces derniers ne sont pas rémunérés pour leur travail, mais ils reçoivent en échange un peu de nourriture et d'eau-de-vie. Le gouverneur Haldimand expédie même 32 gallons de rhum à distribuer « à ceux qui le Meriteront » (Haldimand, le 29 mai 1783). En somme, la construction du « chemin du Portage (1783) » nécessite des travaux réalisés par des centaines de personnes qui avaient notamment pour tâches l'abattage et le dessouchage de milliers d'arbres, l'enlèvement de roches et de cailloux, le remblaiement de bas-fonds humides au moyen de pièces de bois sur d'importantes distances et la construction de ponts permettant de traverser, entre autres les rivières Verte et Saint-François.

Initialement, le « chemin du Portage (1783) » mesurait 11,8 pieds (3,6 m) de largeur, mais il est élargi au cours des années suivantes pour atteindre une largeur variant entre 22 pieds (6,71 m) et 24 pieds (7,32 m), afin de rendre possible le passage des voitures à chevaux. Reliant le fleuve Saint-Laurent et le lac Témiscouata, il s'étendait sur une distance de douze lieues et seize arpents (environ 59 km). À la fin du 18^{ème} siècle, d'autres améliorations sont apportées, dont l'aménagement de fossés de part et d'autre du chemin afin de rendre possible l'assèchement des bas-fonds. On prévoit également la construction de quatre postes de relais le long du chemin, dont l'un près du lac Témiscouata et un autre sur les bords de la rivière Saint-François.



Représentation du « chemin du Portage (1783) ». (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, E21, S555, S1,S15, P1, Joseph Bouchette, *To his most Excellent Majesty, King William IV. This topographical map of the districts of Quebec, Three Rivers, St.Francis and Gaspé, Lower Canada: exhibiting the new civil division of the districts into counties pursuant to a recent Act of the provincial legislature; is with his Majesty's gracious and special permission, most humbly and gratefully dedicated by his Majesty's most devoted and loyal Canadian subject*, London [England]: James Wyld, 1831, (détail))

Une route difficile d'entretien

En 1787, la route est officiellement achevée jusqu'au lac Témiscouata. Malgré tous ces travaux, le « chemin du Portage (1783) » demeure difficile à entretenir et de nombreuses corvées sont nécessaires. De plus, presque personne n'habite à proximité, ce qui contribue lourdement à sa détérioration.

En 1815, l'arpenteur Joseph Bouchette mentionne qu'à plusieurs endroits, la chaussée est parsemée de marécages, de troncs d'arbres et qu'il faudrait des améliorations aux ponts et aux fossés. En 1816, une centaine d'hommes s'affairent au dégagement de la voie et à d'autres travaux. Néanmoins, l'état lamentable du « chemin du Portage (1783) » fait l'objet de nombreuses plaintes notamment de la part des autorités militaires en place à Halifax.

Le passé révélé sous nos pieds

Au cours des années 2000, trois sections du « chemin du Portage (1783) » font l'objet d'interventions archéologiques dans le cadre du projet de reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées du ministère des Transports du Québec.

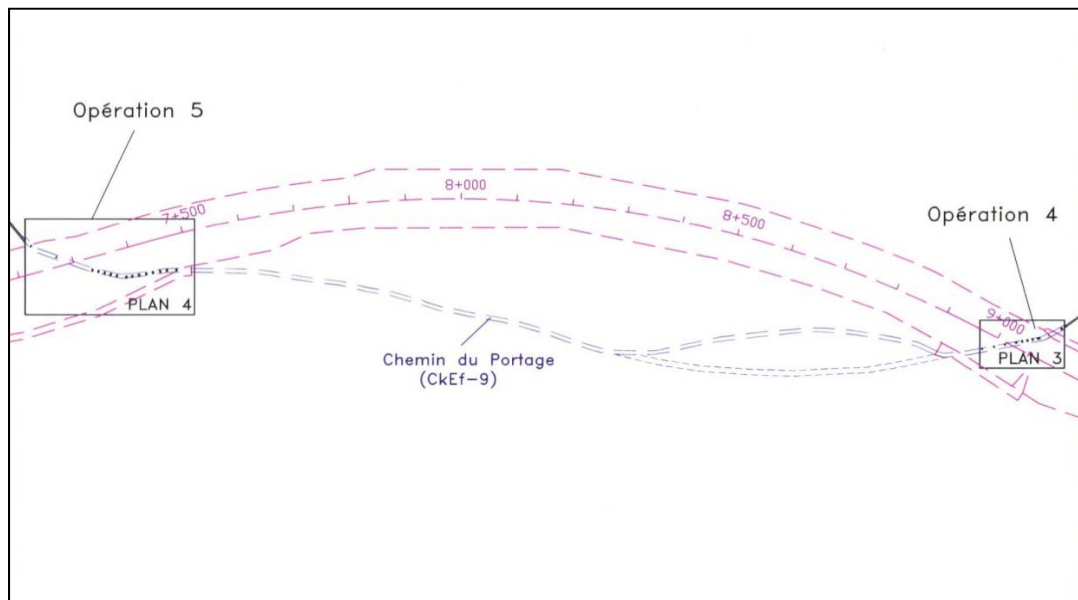


Figure montrant l'emprise de la future autoroute 85 du projet superposée au tracé présumé du « chemin du Portage (1783) ». (Source : ministère des Transports du Québec)

Celles-ci ont permis de mettre au jour quelques indices ayant trait à l'aménagement et à l'utilisation du « chemin du Portage (1783) ». Dans les limites de ces portions du chemin, la chaussée mesurait environ 23 pieds (7 m) de largeur, ce qui correspond à la largeur du « chemin du Portage (1783) » lorsque ce dernier est agrandi au cours des années 1785 et 1786. Par ailleurs, un niveau de sol associé à une ancienne aire de circulation a également

été identifié. Celle-ci repose entre le sol naturel et un remblai de sable correspondant à la surface de circulation actuelle.



Aire de circulation ancienne du « chemin du Portage (1783) ».
(Source : ministère des Transports du Québec)

Un fer à cheval datant des années 1800 ainsi que des tessons de céramique fabriquée principalement au 19^{ème} siècle y ont été retrouvés.



Fer à cheval datant des années 1800 découvert dans les limites du « chemin du Portage (1783) », un témoin matériel associé au transport par cheval. (Source : ministère des Transports du Québec)

Un aménagement constitué d'une vingtaine de pièces de bois a également été mis au jour par les archéologues. Celles-ci reposent en position horizontale et sont disposées parallèlement les unes par rapport aux autres. Certaines d'entre elles ne sont ni équarries ni écorcées. Selon les documents historiques, cette technique était utilisée au 18^{ème} siècle pour assécher une zone humide. Or, de longs pontages, dont un s'étendait sur plus de dix-huit arpents (environ 1 km) selon un rapport du grand voyer Renaud, ont effectivement été construits dans les zones marécageuses que rencontre le tracé du « chemin du Portage (1783) » : « ...des lambourdes hautes de Deux pieds à deux pieds & demy & des pieces de Dix pieds à travers & de distances en distances, de quinze pieds ». Cette technique d'assèchement des sols est d'ailleurs toujours employée de nos jours pour la construction de chemins forestiers.



Pièces de bois mises au jour au cours des fouilles archéologiques dans une section du « chemin du Portage (1783) ». (Source : ministère des Transports du Québec)

Saviez-vous que...

En 2005, le « chemin du Portage (1783) » a été officiellement inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) tenu par le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC). Il est désigné par le code Borden CkEf-9. Ce code alphanumérique, propre à l'archéologie canadienne, est attribué par le MCC en fonction de la position géographique du site à l'intérieur d'une grille théorique (lettres) et de la séquence d'enregistrement du site (chiffre).

4.2 Le « chemin du Portage (1783) » et son importance stratégique militaire

Un lien postal essentiel

Dès le 18^{ème} siècle, le « chemin du Portage (1783) » sert au transport du courrier. En 1783, la fin de la guerre d'Indépendance américaine marque la restructuration du service postal colonial. Afin de rendre la communication plus facile entre la province de Québec et le Nouveau-Brunswick, on y entreprend divers travaux d'aménagement en plus d'y établir un relais de poste à l'entrée du chemin, près du lac Témiscouata. Ces mesures s'avèrent efficaces puisque entre les années 1788 et 1839, la fréquence des envois postaux passe d'une fois aux deux semaines à deux fois par semaine.

« ... 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 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 nous laisser, comme ils le font à présent, percevoir leurs taxes de poste. » (Rapport du comité spécial sur les affaires du Département du bureau de la poste, 26 mars 1831)

Saviez-vous que...

En 1839, environ 213 heures étaient nécessaires pour le transport des malles de Fredericton (Nouveau-Brunswick) à Québec. Celles-ci étaient acheminées au moyen de petites charrettes (*sleigh*).



Transport du courrier en hiver. (Source : Bibliothèque et Archives Canada, Amelia Frederica Dyneley, *The Quebec Royal Mail, Canada East*, 1848, Collection d'œuvres canadiennes de W. H. Coverdale)

Conflits militaires et tentative de colonisation

Le rôle stratégique que joue le « chemin du Portage (1783) » est plus d'une fois réaffirmé au 19^{ème} siècle lorsque le Bas-Canada est impliqué dans différents conflits politiques et militaires. Les visions expansionnistes des Américains qui menacent d'envahir le Canada-Uni et les colonies maritimes rendent les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne tendues. La guerre de 1812, opposant les deux États, ravive alors l'intérêt de l'administration britannique pour le « chemin du Portage (1783) ». Les autorités britanniques doivent donc veiller à protéger leurs colonies. Le « chemin du Portage (1783) » permet alors le transport des troupes britanniques parmi lesquelles le 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick qui l'emprunte durant l'hiver 1813.

À cette époque, le « chemin du Portage (1783) », dont l'entretien s'avère toujours aussi difficile, nécessite certains travaux. Afin de pourvoir à son entretien régulier, les autorités britanniques permettent l'établissement de soldats du 10^e Bataillon royal des Vétérans et de leur famille le long de son parcours.



La ferme Long au sud du lac Témiscouata, à l'extrémité du « chemin du Portage (1783) », servait de poste de relais au transport des dépêches et aux courriers. (Source: Bibliothèque et Archives Canada. Joseph Bouchette, *Long's Farm on Lake Temiscouata, at the Extremity of the Portage*, ca 1815, acquisition R9266-1511)

Malheureusement, cette tentative se solde par un échec, car les terres sont difficiles à cultiver et l'allocation que le gouvernement britannique verse aux familles ne suffit pas à assurer leur subsistance. En 1823, seulement huit d'entre elles vivent toujours le long du « chemin du Portage (1783) ». Par conséquent, l'état de ce dernier continue à se détériorer.

« On y passe difficilement. Les fossés ont été si négligés qu'ils ne suffisent plus à écouler l'eau de pluie qui couvre la route et amollit le sol de telle sorte qu'on a toute la misère du monde à y passer avec des chevaux et des charges. » (J.A. de Rottenburg, militaire, le 10 juillet 1819)

Les rébellions de 1837 et 1838

L'importance du « chemin du Portage (1783) » est à nouveau confirmée lors des rébellions de 1837 et 1838. En raison de fortes tensions entre les autorités coloniales et la population civile, plusieurs affrontements éclatent entre les rebelles et les troupes britanniques, à la fois dans le Haut et le Bas-Canada. En 1837, les 34^e, 43^e et 85^e régiments d'infanterie utilisent le « chemin du Portage (1783) » pour se rendre à Québec puis atteindre les foyers insurrectionnels du Haut-Canada. L'année suivante, un autre régiment, sous les ordres du commandant Sir John Colborne, emprunte cette route afin de mettre un terme aux avancées des insurgés à Napierville et Odeltown (Lacolle). Ce dernier avise alors Londres du rôle 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. » (Sir John Colborne à Somerset, 1838)



Déplacement de soldats britanniques en 1837. (Source : Bibliothèque et Archives Canada, William Robert Herries, *Soldiers looking Down a Valley*, 1837, C-115874)



Groupe de patriotes lors des rébellions de 1837 et 1838.
(Source : Bibliothèque et Archives Canada. Katherine Jane Ellice, *Les Insurgés, à Beauharnois, Bas-Canada, 1838*, acquisition 1990-215-24R)

Conflit interfrontalier et guerre d'Aroostook

De 1839 à 1842, Londres doit également faire face à un conflit interfrontalier qui plane depuis déjà quelques années opposant ses colonies d'Amérique du Nord aux États-Unis. Ce conflit concerne la frontière entre l'État du Maine, le Bas-Canada et le Nouveau-Brunswick qui avait été mal définie lors du traité de Versailles de 1783. Toutefois, le véritable enjeu de ce conflit est avant tout l'exploitation des ressources forestières de la région, mais également le sort des Acadiens du Madawaska et les communications entre les provinces britanniques. Déjà le 1^{er} mai 1837, le journal *Le Canadien* cite un article paru dans un journal new-yorkais disant : «...le temps approche où la ligne frontière va être tracée non pas avec la boussole, mais avec la bayonnette». L'origine de ce conflit est étroitement liée à la guerre opposant la province du Nouveau-Brunswick à l'État du Maine en 1839 connue sous le nom de guerre d'Aroostook. Durant l'hiver 1838-1839, la tension monte à la frontière et des milliers de miliciens sont mobilisés des deux côtés pour occuper le territoire. Après quelques escarmouches qui ne font aucun mort, un accord est conclu pour faire place à la négociation mais les tensions persistent entraînant l'intervention des gouvernements britannique et américain. Le conflit interfrontalier entre

les deux États se termine en 1842 par la signature du traité Webster-Ashburton qui définit officiellement la frontière entre les colonies britanniques et les États-Unis. Une fois de plus, le « chemin du Portage (1783) » s'avère utile notamment lors du passage de quatre compagnies du 11^e régiment d'infanterie basé à Québec.



Limites des frontières réclamées par les États-Unis et la Grande-Bretagne en 1827 (Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, *Sketch of the great valley of the river St. John. Exhibiting the situation & extent of the territory in dispute between the British & American governments: and the boundary respectively claimed. Also the new roads recommended to be opened at public expense*, William Henderson, 1827, G 3401 F2 1827 H45 CAR (détail))

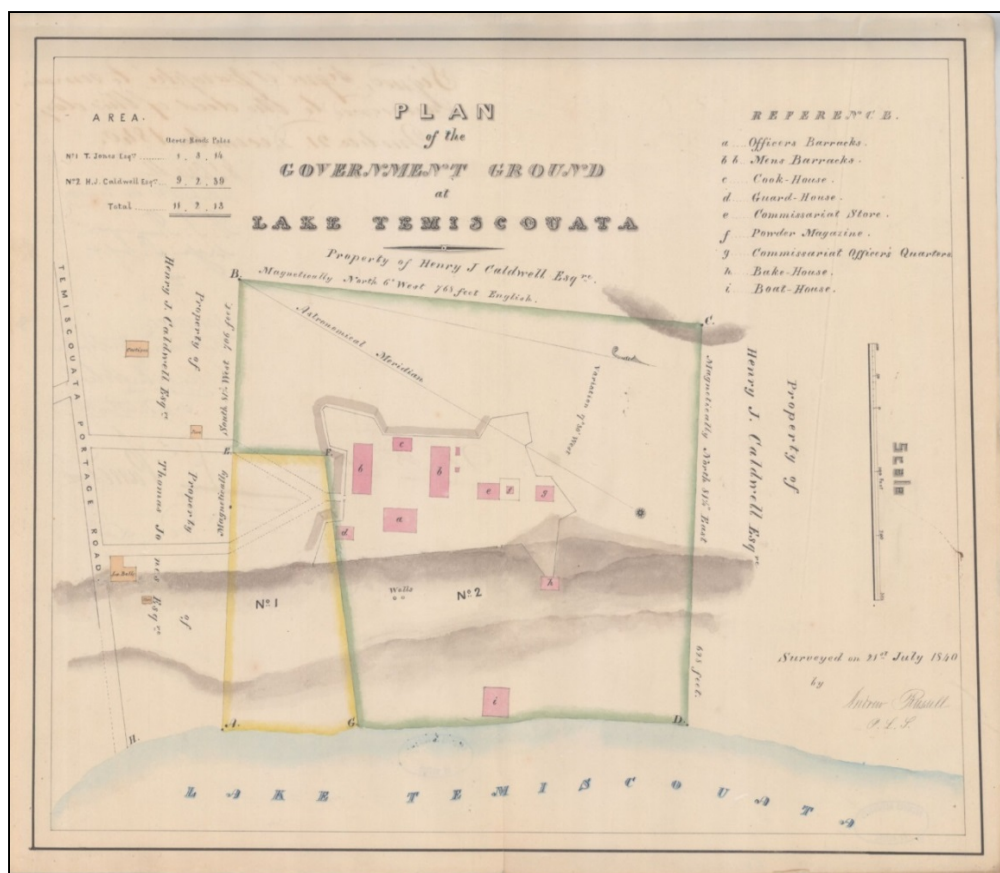
Saviez-vous que...

La guerre d'Aroostook fut également nommée par certains historiens la « guerre non sanglante » puisque aucun affrontement militaire n'eut lieu entre les troupes britanniques et américaines, à l'exception de quelques escarmouches qui n'ont fait aucun mort.

Les rébellions et le conflit interfrontalier montrent l'importance de la position géographique qu'occupent le « chemin du Portage (1783) » et la région du Témiscouata dans le système défensif des colonies. L'armée britannique décide donc d'aménager quatre postes militaires constituant une ligne défensive afin de repousser une éventuelle invasion américaine. La construction du fort Ingall en bordure du lac Témiscouata, plus précisément à l'extrémité est du « chemin du Portage (1783) », s'amorce en 1839. Les travaux sont exécutés sous les ordres du lieutenant Frederick Lenox Ingall. Le fort est constitué d'un ensemble de treize bâtiments comprenant notamment des casernes et une poudrière entourés d'une palissade en bois. Les militaires assurent une présence continue de 1839 à 1842, période durant laquelle ils s'occupent de l'entretien du « chemin du Portage (1783) » qui semble être dans un état lamentable comme en témoignent les propos de Jean-Étienne Landry, médecin et officier en poste au fort Ingall en 1839 :

« Nous avons mis deux jours à passer le Portage. Les chemins dans le 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. Quelques jours passés à cheval s'est noyé dans la boue... » (Jean-Étienne Landry, le 29 juillet 1839)

La garnison du fort est également chargée de prolonger le chemin jusqu'à Dégelé (Dégelis). Ce nouveau tronçon de route, s'étendant sur une distance d'environ 15,5 milles (25 km), est désigné comme le « Vieux-Chemin ». La signature du traité Webster-Ashburton en 1842 provoque le départ de la garnison du fort Ingall qui demeure désaffecté jusqu'au début de la guerre de Sécession en 1861.



(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, CN301, S208, D8623, *Plan of the Government ground at Lake Temiscouata [Fort Inqall]*, Andrew Russell, 1840)

L'importance stratégique de cette voie de communication est indéniable, bien que sa position géographique, tout près de la frontière américaine, la rende également vulnérable. Entre les années 1840 et 1860, d'importantes sommes d'argent sont investies dans la réfection et le prolongement du « chemin du Portage (1783) ». Afin de le maintenir en bon état, il devient même un chemin à péage à partir de 1840.

L'affaire du Trent survenue au mois de novembre 1861 justifie les efforts alors mis en œuvre pour améliorer le « chemin du Portage (1783) ». Aux premiers balbutiements de la guerre de Sécession américaine, une frégate américaine menace un paquebot britannique transportant à son bord deux politiciens sudistes au large de Cuba. Cet incident diplomatique et naval fragilise les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. En 1861 et 1862, alors qu'une guerre peut éclater à tout moment entre les deux États, des centaines de soldats prennent la route à travers le Témiscouata.



Chemin menant au fort Ingall (en arrière-plan) vers 1839. (Source : Bibliothèque et Archives Canada, John Philip Bainbrigge, *Fort Ingall on the Témiscouata Portage*, ca 1840, C-017787)

Un chemin en déclin

Au cours de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, les autorités britanniques décident de compléter adéquatement le réseau routier reliant la vallée du Saint-Laurent aux provinces maritimes. Étant donné que l'entretien du « chemin du Portage (1783) » s'avère toujours aussi difficile, la proposition de construction d'une nouvelle route est alors évoquée. Un nouveau lien routier reliant Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick est donc construit entre 1856 et 1862 pour un coût global d'environ 182 000 \$. La référence aux anciens portages disparaît et, au 20^{ème} siècle, le « Chemin-Neuf (1856-1862) », appelé également « chemin du Témiscouata », deviendra successivement la route nationale n° 2 et l'actuelle route 185.

L'histoire du Témiscouata est étroitement liée à celle des anciennes voies de communication qui ont sillonné son territoire à partir de la préhistoire et qui ont contribué à son développement socio-économique. Un panneau d'interprétation localisé à la halte cycliste de Saint-Louis-du-Ha! Ha! permet d'en apprendre davantage sur ces dernières.

5. CONCLUSION

Afin de mettre en valeur les données historiques et archéologiques recueillies sur les anciennes voies de communication du Témiscouata et plus particulièrement sur le « chemin du Portage (1783) », le MTQ a mis de l'avant le projet de produire deux panneaux d'interprétation destinés aux usagers de la piste cyclable du Petit Témis, entre la municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et l'arrondissement de Cabano de la municipalité de Témiscouata-sur-le-Lac. Pour ce faire, il a confié à la firme Ruralys la production de textes synthèses portant sur quatre thématiques, soit :

- 1- Les voies de communication anciennes du Témiscouata;
- 2- L'aménagement et l'utilisation du « chemin du Portage (1783) » ainsi que les résultats des interventions archéologiques effectuées sur ce dernier;
- 3- L'importance stratégique du « chemin du Portage (1783) » à travers les principaux événements historiques qui ont ponctué le 19^{ème} siècle;
- 4- L'héritage des anciennes voies de communication du Témiscouata sur le développement de ce territoire ainsi que les divers projets récréotouristiques ayant été élaborés autour de ces dernières.

Ces textes sont accompagnés de documents iconographiques et cartographiques ainsi que de citations de personnages historiques. L'intégration de ces éléments permet de dynamiser les informations qui seront ainsi transmises aux utilisateurs de la piste cyclable du Petit Témis.

BIBLIOGRAPHIE

Archives

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec.

Fonds Intendants, Papiers terriers de la Compagnie des Indes occidentales et du Domaine du Roi, Cahiers d'intendance.

E1, S4, SS1, D21, P5. Acte de concession pour le sieur Lefebvre de La Barre, gouverneur et par de Meilles, intendant de la Nouvelle-France, à Charles Aubert de la Chesnaye (Lachenave), pour Antoine Aubert et Marguerite-Angélique Aubert, ses enfants, de trois lieues de terre le long des bords de la rivière Madawaska, près de la rivière Saint-Jean, avec le lac appelé Cecemiscouata (Témiscouata), et deux lieues de profondeur dans les terres, le tout en titre de fief et seigneurie. 25 novembre 1683.

Fonds Grands voyers

E2, DB2609-2659. Documents relatifs à la voirie au Lac Témiscouata et au chemin du Portage. 29 mai 1783 au 11 janvier 1827.

E2, P975. Rapport de Jean Renaud à monsieur Genevay, secrétaire du gouverneur Hadimand, sur les travaux faits jusqu'à date dans le chemin qui conduit au lac Témiscouta. 7 juin 1783.

E2, P797. Rapport de Jean Renaud au gouverneur Haldimand sur les progrès des travaux de construction du chemin du Portage. 20 juin 1783.

Bibliothèque et Archives Canada.

Archives militaires et navales britanniques.

RG8, Série C, vol.1272. Sir John Colborne à Somerset. 25 janvier 1838.

Archives du fort Ingall

Fonds Fraser, C-2, n° 83

Musée du Bas-Saint-Laurent

Collection Cie Fraser

Collection du Musée du Bas-Saint-Laurent, photographie d'Aline Cloutier, n° c172

Ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC)

Collection Archives nationales du Québec

Ouvrages généraux

ANONYME

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

BONIN, C.

- 1998 Le réaménagement d'un axe touristique : le chemin du Roy dans la M.R.C. de D'Autray (Lanaudière). Québec, Université Laval.

CANADA

- 1897 Rapport sur les archives canadiennes, 1897, Vol.74. Ottawa, Imprimé par S.F.Dawson, 1898.
- 1905 Rapport concernant les archives canadiennes pour l'année 1905. Vol II, Appendice A, Troisième partie. Ottawa, C.H.Parmelee, 1909.

CHALIFOUX, É., A. BURKE et C. CHAPDELAINE

- 1998 La préhistoire du Témiscouata. Occupations amérindiennes dans la haute vallée du Wolastokuk. Paléo-Québec 26. Montréal, Recherches amérindiennes au Québec.

COMITÉ DU CENTENAIRE NOTRE-DAME-DU-LAC

- 1969 Un portage. Le détour Notre-Dame-du-Lac. 222 pages.

CÔTÉ, M.

- 1993 Histoire de la Côte-du-Sud. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 644 pages.

DESCHÊNES, G.

- 2001 Les voyageurs d'autrefois sur la Côte-du-Sud. Québec, Les éditions du Septentrion, 321 pages.

DUMAIS, P.

- 1988 Le Bic. Images de neuf mille ans d'occupation amérindienne. Dossier 64. Québec, Ministère des Affaires culturelles.

ERIKSON, V.O.

- 1978 Maliseet-Passamaquoddy. Handbook of North American Indians : pp. 123-136.

ETHNOSCOP

- 2007c Reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées. Municipalités de Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! Chemin du Portage. Site archéologique CkEf-9. Inventaire archéologique (automne 2005). MTQ/Consortium BPR-CIMA, rapport inédit, 49 pages.

FORTIN, J.-C. *et al.*

1993 Histoire du Bas-Saint-Laurent. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 860 pages.

HISTOIRE PLURIELLE

2002 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, Québec, 99 pages.

HUDON, P.-H.

1998-1999 Les négociants de Kamouraska, le Madawaska et les anglophones, 1775-1790, «L'Ancêtre», décembre 1998 - janvier 1999, vol. 25, n^{os} 3 et 4: pp. 77-92.

LANDRY, J.

1965 Le docteur J.E. Landry. Conférence prononcée à la Société historique de Québec et à la Société canadienne d'histoire de la médecine, 25 octobre 1965, Québec, s.n., 1965, 52 pages.

LANDRY, P.

2006 Une histoire de Notre-Dame-du-Portage. Québec, Éditions Trois-Pistoles, 331 pages.

LAPLANTE, J.-P.

1981 Le Chemin du Portage de Témiscouata dans Le Témiscouata. *Revue d'Histoire Régionale*, vol. 2, n^o 2, avril 1981, pp. 7-11.

LE BLANC, L.

2009 L'histoire législative des travaux publics au Canada 1764-1866. Québec, Les Éditions GID, 196 pages.

LESCARBOT, M.

1610 Conversion des Sauvages qui ont baptisés en la Nouvelle-France cette année 1610. Avec un récit du voyage de Sieur de Pontrincourt. Paris, Chez Jean Millot, 1610, 45 pages.

MICHAUD, G.

2003 Les gardiens des portages. L'histoire des Malécites du Québec. Québec, Les Éditions GID.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE ET DES MINES (Bureau provincial du tourisme)

1929 Sur les routes du Québec; guide du touriste, pages 113 et 119.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

2003 Amélioration de sécurité sur la route 185, Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, MRC de Témiscouata : étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement. Rapport principal, 173 pages.

2007 Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! – route 185, Rapport final, 60 pages.

PARENT, R.

1985 Histoire des Amérindiens, du Saint-Maurice jusqu'au Labrador : de la préhistoire à 1760. Québec, Université Laval, thèse de doctorat.

QUÉBEC (PROVINCE)

1831 Journaux de la Chambre d'Assemblée du bas-Canada. Vol XI (session 1831), Appendice FF.

ROY, S.

[1982] Le portage du Témiscouata. Cabano, Publication du Fort Ingall, 22 pages.

RURALYS

2010 Parc national du Lac-Témiscouata. Étude de potentiel archéologique. Rapport inédit remis à la SÉPAQ, 176 pages.

2011 Projet de reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées. Municipalités de Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano) et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! Fouille archéologique (2009). Chemin du Portage (CkEf-9). Rapport inédit remis au MTQ, 64 pages.

SAMSON, G.

1969 Fouilles archéologiques fort Ingall, Lac Témiscouata-Cabano, CkEf-4. Société d'archéologie de Rivière-du-Loup. 79 pages.

VOISINE, N.

1958 Le Chemin du portage du Témiscouata de 1783-1839. Thèse de licence. Québec, Université Laval, 101 pages.

WALLIS, W.D. et R.S. WALLIS

1957 The Malecite Indians of New Brunswick. Bulletin n° 148. Anthropological series no. 40, Ottawa, National Museum of Canada.

Documents cartographiques et iconographiques

ANONYME

1861 *British Troops Conveyed through Canada*. Originally published In *The Illustrated London News*. Bibliothèque et Archives Canada, ANC C-175.

ANONYME

ca 1940 *Charles Aubert de La Chesnaye*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, P1000, S4, D83, PA29 (détail).

BAINBRIGGE, J.P.

ca 1840 *Fort Ingall on the Témiscouata Portage*. Bibliothèque et Archives Canada, C-017787.

1842 *Camp St. François, Centre of Temiscouata Portage*. Bibliothèque et Archives Canada, acquisition 1956-62-121.

BOUCHETTE, J.

1815 *Plan of the route from Halifax to the River du Loup on the St. Lawrence: with a table of distances from Halifax to Quebec*. ANQ/G/3401/P1/1815/B6/CAR. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, [London] : W. Faden, G 3401 P1 1815 B6 CAR.

ca 1815 *Long's Farm on Lake Temiscouata, at the Extremity of the Portage*. Bibliothèque et Archives Canada. Acquisition R9266-1511.

1831 *To his most Excellent Majesty, King William IV. This topographical map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francis and Gaspé, Lower Canada: exhibiting the new civil division of the districts into counties pursuant to a recent Act of the provincial legislature; is with his Majesty's gracious and special permission, most humbly and gratefully dedicated by his Majesty's most devoted and loyal Canadian subject*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, E21, S555, S1, S15, P1, London [England] : James Wyld, 1831, (détail).

COLLINS, J.

1766 *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. in 1821*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, P600, S4, SS2, D579, copié par Frederick Wyss (détail).

DE CHAMPLAIN, S.

1632 *Carte de la Nouvelle France, augmentée depuis la dernière, servant à la navigation faicte en son vray meridien, par le Sr. de Champlain capitaine pour le Roy en la Marine*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G 3400 1632 C43 CAR (détail).

DE CHAMPLAIN, S. et P. DUVAL

1677 *Le Canada faict par le s(ieu)r de Champlain : où sont la Nouvelle France, la Nouvelle Angleterre, la Nouvelle Holande, la Nouvelle Suede, la Virginie avec les nations voisines et autres terres nouvellement decouvertes, suivant les memoires de P. du Val, geographe du roy.* Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, G 3400 1677 D88 CAR (détail).

DYNELEY, A.F.

1848 *The Quebec Royal Mail, Canada East.* Bibliothèque et Archives Canada, Collection d'œuvres canadiennes de W. H. Coverdale.

ELLICE, K.J.

1838 *Les Insurgés, à Beauharnois, Bas-Canada.* Bibliothèque et Archives Canada, acquisition 1990-215-24R.

FRANQUELIN, J.B.L.

1678 *Carte pour servir à l'éclaircissement du Papier Terrier de la Nouvelle France.* Bibliothèque et Archives Canada, NMC17393 (détail).

GALE, D.

ca 1860 *Portage d'un canot.* Aquarelle, Bibliothèque et Archives Canada, Collection d'œuvres canadiennes de W. H. Coverdale, acquisition 1970-188-1963.

HERRIES, W.R.

1837 *Soldiers looking Down a Valley.* Bibliothèque et Archives Canada, C-115874.

HENDERSON, W.

1827 *Sketch of the great valley of the river. St. John. Exhibiting the situation & extent of the territory in dispute between the British & American governments: and the boundary respectively claimed. Also the new roads recommended to be opened at public expence.* Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G 3401 F2 1827 H45 CAR (détail).

KRIEGHOFF, C.

ca 1856 *Portage.* Bibliothèque et Archives Canada, acquisition 1989-479-24.

LE JEUNE, P.

1634 *Relation de ce qui s'est passé en la Nouvelle France sur le grand fleuve de S. Laurens en l'année 1634, envoyée au R. père provincial de la Compagnie de Jésus en la province de France. Par le P. Paul le Jeune de la mesme Compagnie, Supérieur de la résidence de Kébec, dans Relations des Jésuites, 1611-1636, Tome I, Montréal, Éditions du Jour, 1972.*

LESCARBOT, M.

1609 *Figure de la Terre Neuve, Grande Rivière de Canada, et côtes de l'Océan en la Nouvelle France.* Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, N° de catalogue Iris : 0002663605 (détail).

LEVINGE, R.G.A.

1837 *St. Lawrence River in Winter, the 43rd Regiment Marching to Canada from New Brunswick*, Bibliothèque et Archives Canada, C-005207.

MESSER, M.B.

ca 1925 General Sir Frederick Haldimand. Bibliothèque et Archives Canada, copie d'une peinture de Lemuel-Francis Abbott, acquisition 1996-156-1.

MORNEAULT, P.

ca 2013 *La grande marche*.

RUSSEL, A.

1840 *Plan of the Government ground at Lake Temiscouata [Fort Ingall]*. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec, CN301, S208, D8623.

Ressources Internet

Site Internet « Le parc linéaire interprovincial Petit Témis ». Consulté le 20 septembre 2013 (<http://www.petit-temis.com/index.php>).

Site Internet « Le monde en images », Gaétan Beaulieu, Centre collégial de développement de matériel didactique. Consulté le 23 septembre 2013 (<http://monde.ccdmd.qc.ca>).

Communications personnelles

Communication entre M. Daniel Bélanger, ingénieur forestier pour la Société d'Exploitation des Ressources de la Neigette et M. David Morin du ministère des Transports du Québec

Communication personnelle avec M. Samuel, directeur général du fort Ingall, le 18 septembre 2013.

ANNEXE 1

**VERSION LONGUE DES THÉMATIQUES
AVEC RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS-DU-HA!HA!

Les anciennes voies de communication du Témiscouata

Un axe de communication plusieurs fois millénaire

La région du Témiscouata offre un environnement propice à l'occupation humaine depuis environ 10 000 ans (Ruralys 2010 : 45). La présence de plus de 70 sites archéologiques recensés dans la région, la plupart localisés sur les rives des lacs Touladi et Témiscouata, témoigne du passage des populations autochtones dans la région. Ainsi, depuis des millénaires, ceux-ci ont pu être en mesure de circuler à travers le territoire grâce à des réseaux de cours d'eau et de sentiers appelés « portages ». Parmi ces cours d'eau, on compte le lac Témiscouata ainsi que les rivières Saint-Jean et Madawaska, dont la présence a grandement favorisé le déplacement de ces populations et a permis l'accès aux divers territoires de chasse et de pêche situés entre la vallée du Saint-Laurent et la baie de Fundy (Ruralys 2010 : 75).

De toute évidence, plusieurs groupes autochtones connaissent le territoire et le fréquentent à l'arrivée des Européens. À cette époque, la région apparaît comme un lieu d'échanges pour les populations fréquentant la région située entre le fleuve Saint-Laurent et la côte atlantique (Histoire plurielle 2002 : 11).

Dès le début du 17^{ème} siècle, les écrits historiques s'attardent plus spécifiquement à la région du Témiscouata. Alors qu'il navigue au large de l'embouchure de la rivière Saint-Jean, Samuel de Champlain mentionne que les Autochtones remontent cette dernière afin de traverser les Appalaches en vue de se rendre à Tadoussac (Ruralys 2010 : 59).

En 1610, Marc Lescarbot, auteur du premier ouvrage sur l'histoire de la Nouvelle-France, mentionne que les Autochtones de Port-Royal (Acadie) sont capables de se rendre à Québec en 10 à 12 jours (Voisine 1958 : 8). Voici ce qu'il écrit :

« ... par le moyen des rivières sur lesquelles ils navigent presque jusques à la source, & de là portans leurs petits canots d'écorce par quelque espace dans les bois, ils gagnent une autre rivière qui va tomber dans ledit fleuve de Canada... » (Marc Lescarbot, 1610 : 40).

À leur arrivée, les Européens empruntent à leur tour ces voies de circulation, perpétuant ainsi la tradition autochtone. Des sources historiques semblent confirmer que les réseaux de portages du Témiscouata, reliant le lac Témiscouata au fleuve Saint-Laurent, sont déjà connus des Français au 17^{ème} siècle (Histoire plurielle 2002 : 17). Comptant parmi les premiers Européens à y avoir circulé, les missionnaires jésuites et récollets nous en ont livré plusieurs témoignages (Roy [1982] : 2, Histoire plurielle 2002 : 17). Au cours des années 1633 et 1634, le père Le Jeune, un missionnaire jésuite, accompagne un groupe d'Autochtones à la chasse dans le territoire du Témiscouata (Deschênes 2001 : 16).

« Nous avons fait dans ces grands bois, depuis le 12. Novembre de l'an 1633. que nous y entrâmes, jusques au 22. d'Avril de ceste année 1634. que nous retournâmes aux rives du grand fleuve Saint Laurens, vingt-trois stations, tantost dans des vallées fort profondes, puis sur des montagnes fort relevées; quelque fois en plat pays, et tousjours dans la neige. » Relations des Jésuites, 1634).

En 1672, le secrétaire d'État à la maison du roi de France Colbert demande à Frontenac, alors gouverneur de la Nouvelle-France, *« d'utiliser la voie naturelle du Portage pour relier les provinces du Canada et de l'Acadie »* (Landry 2006 : 98) alors qu'en 1685 ou 1686, l'intendant de Meulles fait le voyage entre l'Acadie et Québec en empruntant ce trajet (Landry 2006 : 98).

Bien que les portages du Témiscouata semblent connus et empruntés, il n'en demeure pas moins que le voyage se fait dans des conditions plutôt difficiles. En 1686, monseigneur de Saint-Vallier livre un témoignage à ce sujet.

« Le voyage le plus long et le plus fatigant que j'aie fait est celui de l'Acadie et du Port-Royal qui est distant de Québec de près de cent lieues. Je partis le mercredi d'après Pâques, second jour du mois d'avril, malgré les glaces qui nous mirent plusieurs fois en péril et qui nous retardèrent extrêmement [...] » (Mgr de Saint-Vallier 1686 cité dans Landry 2006 : 44).

Les portages du Témiscouata sont notamment utilisés pour la traite des fourrures. Le premier Européen à comprendre l'importance de cet axe de communication pour ce commerce est Charles Aubert de La Chesnaye, qui établit un poste de traite dans la seigneurie de la Rivière-du-Loup qui lui est concédée en 1673 (Voisine 1958 : 10). La prospérité de son commerce n'est pas étrangère aux liens qu'il entretient avec les Autochtones d'Acadie qui utilisent les réseaux de portages, ou du moins des parties de ces derniers, pour se rendre à ce poste afin d'y échanger leurs fourrures (Roy [1982] : 3).

En 1683, de La Chesnaye obtient, au nom de ses deux enfants, la seigneurie de Madawaska, *« une estendüe de trois Lieües de terre le Long de Chacun des deux bords de la Rivière nommée Madoueska proche de la Riviere St. Jean avec le lac appelé Cecemiscouata et deux Lieües de profondeur dans les terres »* (BAnQ, Fonds Intendants, E1, S4, SS1, D21, P5). De La Chesnaye y fait construire deux postes de traite, le premier à Cabano et le second près de Notre-Dame-du-Lac (Témiscouata-sur-le-Lac) (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 27). Ceux-ci joueront un rôle primordial dans l'acheminement des fourrures à Port-Royal, en Acadie, où il possède un autre comptoir (Landry 2006 : 53) et où il bénéficie d'une exemption de taxes sur les fourrures expédiées en France (Ruralys 2010 : 67). En 1723, les deux postes de traite du Témiscouata sont incendiés par des Autochtones en signe de protestation face à la présence grandissante des Européens sur le territoire (Ruralys 2010 : 67-68).

Saviez-vous que...

Au 18^{ème} siècle, les portages du Témiscouata facilitent le transport du courrier et des marchandises, été comme hiver. De plus, lors du Régime français, cette voie de communication s'avère plus sécuritaire que la voie fluviale du Saint-Laurent, où l'on s'expose à des attaques des flottes anglaises (Roy [1982] : 3).

L'aménagement du « chemin Français (1746) »

En 1746, les autorités coloniales françaises décident d'aménager un sentier connu sous le vocable « chemin Français » et parfois identifié comme le portage du Témiscouata. Cette même année, des travaux sont entrepris et une voie de circulation de trois pieds (0,9 m) de largeur est ouverte (Roy [1982] : 4).

En 1749, l'intendant François Bigot fait refaire le « chemin Français (1746) » (Landry 2006 : 100), car « *les bois y avoient repoussés et quelques fossés comblés commençoient à le rendre impraticable* » (François Bigot, 22 octobre 1750; Canada 1905 : 382).

La même année, trois magasins sont construits le long de cette voie de communication : un premier à la rivière du Loup, un second au lac Témiscouata et le troisième sur le bord du « chemin Français (1746) » (Roy [1982] : 5, Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 31). Ces « magasins » constituent des postes de ravitaillement pour les courriers qui circulent à travers la région (Landry 2006 : 108). En 1755, les « magasins » du Témiscouata serviront également à la subsistance d'Acadiens fuyant la déportation (Roy [1982] : 5, Histoire plurielle 2002 : 20). De 1755 à 1759, Boishébert est même chargé « *de disposer toutes choses pour leur transmigration dans le cœur de la cette colonie* » et Vaudreuil répond à des envoyés acadiens : « *J'ai envoyé Boishébert; j'ai donné des ordres. Retournez dire aux Acadiens qu'ils viennent à Témiscouata, qu'ils y trouveront des vivres.* » (Cité dans Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 31)

Saviez-vous que...

Le « chemin Français (1746) » jouera un rôle primordial lors de la déportation des Acadiens. En 1755, des Acadiens, ayant pris en otage l'équipage anglais d'une goélette chargé de les déporter, empruntent cette route avec leurs prisonniers pour se rendre à Québec. Inversement, en 1759, alors que Québec tombe aux mains des Anglais, 200 rapatriés utilisent cette voie afin de regagner l'Acadie (Voisine 1958: 23-24; Landry 2006 : 101).

Un axe de communication au cœur des enjeux militaires

Dans le contexte des guerres coloniales qui opposent la France et la Grande-Bretagne au milieu du 18^{ème} siècle, une voie de communication terrestre reliant la vallée du Saint-Laurent, le Témiscouata et l'Acadie s'avère essentielle (Histoire plurielle 2002 : 18). En effet, au cours de la guerre de Sept Ans (1756-1763), plusieurs territoires français sont menacés par les troupes britanniques et des établissements comme Louisbourg sont assiégés (Roy [1982] : 3). La position stratégique du « chemin Français (1746) » accorde à ce dernier une valeur militaire indéniable en permettant la circulation d'expéditions militaires vers l'Acadie (Landry 2006 : 98-99). À cette époque, il s'agit, avec la rivière Saint-Jean, de « *la seule [voye] par où puissent pénétrer de foibles partis qui répandus dans les bois et soutenus par les Sauvages sont souvent capables de deconcerter les projets des Anglois et de leur en rendre l'exécution difficile et meurtriere* » (Rolland-Michel Barrin, comte de La Galissonnière, décembre 1750, dans Canada 1905 : 399).

Bien qu'aménagée, cette voie de communication demeure difficile à entretenir et devient rapidement désuète (Histoire plurielle 2002 : 20). Le « chemin Français (1746) » cesse alors d'être entretenu. En 1763, Louis XV cède la Nouvelle-France à la Grande-Bretagne par le traité de Paris (Roy [1982] : 7). Il faudra attendre quelques années avant que cette route suscite à nouveau l'intérêt des nouvelles autorités coloniales.

Dans la foulée de la révolution qui s'est amorcée en 1775 dans les treize colonies américaines et devant la désuétude du « chemin Français (1746) », le gouverneur de la province de Québec, Sir Frederick Haldimand, commande en 1783 la construction d'un nouveau chemin qui marquera le paysage régional : le « chemin du Portage (1783) ». Tout comme ce fut le cas pour le « chemin Français (1746) », cette voie de circulation sera au cœur des enjeux militaires. Son importance stratégique diminuera toutefois après 1862, d'abord en raison de la signature du traité Webster-Ashburton en 1842 qui fixe les limites de la frontière entre les États-Unis et les colonies demeurées fidèles à la couronne britannique, puis par la fin des tensions résultant de la guerre de Sécession américaine.

MISE EN VALEUR À TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC

Le « chemin du Portage (1783) » : la naissance d'une route historique

En 1775, les colonies américaines se révoltent contre la Grande-Bretagne et réclament leur indépendance. Le conflit qui fait rage désorganise le service postal colonial, qui transite à cette époque notamment par New York (Voisine 1958 : 25) et le mauvais état du « chemin Français (1746) », un sentier qui relie alors Notre-Dame-du-Portage et le lac Témiscouata, rend les communications difficiles entre les colonies demeureres fidèles à la couronne britannique.

Le besoin d'un lien terrestre fiable entre la province de Québec et les colonies de l'Atlantique se fait de plus en plus sentir (Landry 2006 : 104). Le service postal, qui est surtout assuré par des Acadiens et quelques Autochtones (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 31-32), est caractérisé par des délais et des coûts de transport jugés déplorables (Roy [1982] : 11). Des marchands londoniens ayant des liens d'affaires avec la ville de Québec font également pression afin qu'une route d'hiver entre Québec et Halifax soit accessible de façon régulière (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 32). Par ailleurs, la menace d'une invasion américaine plane toujours. Aux lendemains de la guerre d'Indépendance américaine, l'Amérique du Nord britannique est constituée de la province de Québec et des colonies maritimes de la côte atlantique. Ces territoires sont séparés par les États-Unis, qui demeurent hostiles à la Grande-Bretagne (Histoire plurielle 2002 : 21). Une voie de communication terrestre s'avère donc essentielle afin de maintenir l'unité entre les colonies et d'en assurer la défense.

Origine du toponyme

Son toponyme fait référence à la tradition autochtone du portage. Le « chemin du Portage (1783) » désigne la portion terrestre d'une route qui reliait la vallée du Saint-Laurent à la côte atlantique (Histoire plurielle 2002 : 23). Ce chemin se rendait jusqu'à Cabano tandis que le reste du trajet s'effectuait en canot à partir du lac Témiscouata jusqu'à la côte atlantique (Histoire plurielle 2002 : 8).

L'aménagement d'une route carrossable : le « chemin du Portage (1783) »

En 1783, le gouverneur de la province de Québec Frederick Haldimand réclame à Londres la construction d'un chemin entre le Canada et la Nouvelle-Écosse praticable en toutes saisons afin d'améliorer le service postal mais aussi d'assurer la défense de leurs frontières contre la menace d'une invasion américaine (Landry 2006 : 104, Roy [1982] : 7). Cette voie devait relier le lac Témiscouata et Kamouraska, d'où partait le chemin allant vers Québec (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 32). Du lac Témiscouata, il était ensuite possible d'accéder à la baie de Fundy, via les rivières Madawaska et Saint-Jean.

La construction du « chemin du Portage (1783) » est confiée au grand voyer Jean Renaud (Voisine 1958 : 28). Accompagné de l'arpenteur général John Collins chargé d'en définir le tracé, il se rend près de Kamouraska, à l'emplacement actuel de Notre-Dame-du-Portage, où doit débiter le chemin (Deschênes 2001 : 45).

« Environ six lieues plus bas que l'église de Kamouraska et près de l'endroit où l'ancien sentier était pratiqué, nous pouvons plaquer les dites côtes en les élongeant le long des Caps et nous avons continué de plaquer jusqu'à la rivière du Loup [...] » (Jean Renaud, cité dans Deschênes 2001 : 45)

Les travaux sont entrepris dès le printemps de la même année (Voisine 1958 : 28). Après quelques mois de travail acharné et une somme dérisoire de quelque 391 livres, le « chemin du Portage (1783) » est officiellement ouvert à la circulation (Voisine 1958 : 35). Plusieurs années seront toutefois nécessaires pour finaliser son aménagement en raison de nombreux obstacles présents le long du parcours.

« Cedrières horribles à passer à cause des gros arbres abas Entassés les uns sur les autres & Beaucoup deau Sans Egouts un terrain mol & de distances en distances des grandes Costes. » (Grand voyer Jean Renaud, le 7 juin 1783; BAnQ, Fonds Grands voyers, E2, P975).

Saviez-vous que...

Le grand voyer était chargé du développement de la voirie et donc responsable de la construction, de l'entretien et de l'inspection des ponts et des routes de la colonie (Bonin 1998 : 1).

Ces travaux publics sont effectués sous la forme de corvées par des habitants des paroisses voisines qui appartiennent aux milices locales (Deschênes 2001 : 45). Ces derniers ne sont pas rémunérés pour leur travail, mais ils reçoivent en échange un peu de nourriture et d'eau-de-vie (Voisine 1958 : 30). Le gouverneur Haldimand expédie même 32 gallons de rhum à distribuer « à ceux qui le Meriteront » (Haldimand, le 29 mai 1783; BAnQ, Fonds Grands voyers, E2, DB2609-2659). En somme, la construction du « chemin du Portage (1783) » nécessite des travaux réalisés par des centaines de personnes qui avaient notamment pour tâches l'abattage et le dessouchage de milliers d'arbres, l'enlèvement de roches et de cailloux, le remblaiement de bas-fonds humides au moyen de pièces de bois sur d'importantes distances et la construction de ponts permettant de traverser, entre autres les rivières Verte et Saint-François (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 33; Voisine 1958 : 31).

Initialement, le « chemin du Portage (1783) » mesurait 11,8 pieds (3,6 m) de largeur, mais il est élargi au cours des années suivantes pour atteindre une largeur variant entre 22 pieds (6,71 m) et 24 pieds (7,32 m), afin de rendre possible le passage des voitures à chevaux

(Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 35, Roy [1982] : 8). Reliant le fleuve Saint-Laurent et le lac Témiscouata, il s'étendait sur une distance de douze lieues et seize arpents (environ 59 km) (Deschênes 2001 : 46). À la fin du 18^{ème} siècle, d'autres améliorations sont apportées, dont l'aménagement de fossés de part et d'autre du chemin afin de rendre possible l'assèchement des bas-fonds (Voisine 1958 : 38). On prévoit également la construction de quatre postes de relais le long du chemin dont l'un près du lac Témiscouata et un autre sur les bords de la rivière Saint-François.

En 1787, la route est officiellement achevée jusqu'au lac Témiscouata. Selon Hugh Finlay, qui parcourt le « chemin du Portage (1783) » la même année, « les seize premiers milles sont de première qualité et permettent de passer assez librement en voiture. Les dix milles qui suivent au-delà de la rivière Saint-François sont cependant plus difficiles avec des bas-fonds boueux et des racines d'arbres de place en place. Les derniers milles sont mieux faits et constituent une route facile jusqu'au lac » (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 35).

Une route difficile d'entretien

Malgré tous ces travaux, le « chemin du Portage (1783) » demeure difficile à entretenir et de nombreuses corvées sont nécessaires. De plus, presque personne n'habite à proximité, ce qui contribue lourdement à sa détérioration. En 1814, George Head livre un témoignage assez évocateur :

«Tôt ce matin, nous avons entrepris notre périple au cœur du portage et après avoir marché toute la journée, je suis arrivé, accablé par une douleur et une fatigue extrêmes, à l'endroit où nous devons passer la nuit. Nous avons franchi de nombreux ravins et escaladé des pentes abruptes. [...] Quoi qu'il en soit, je n'ai pas réussi à fermer l'œil de la nuit, alité dans cette misérable cabane en bois rond où nous nous étions installés, me disant à quel point j'étais malchanceux de me retrouver ainsi à neuf milles de la fin de mon périple à pied, sans ne pouvoir envisager de franchir le peu de distance qu'il me restait à parcourir » (George Head, le 17 janvier 1814; cité dans Landry 2006 : 106).

En 1815, l'arpenteur Joseph Bouchette mentionne qu'à plusieurs endroits, la chaussée est parsemée de marécages, de troncs d'arbres et qu'il faudrait apporter des améliorations aux ponts et aux fossés (Histoire plurielle 2002 : 26). En 1816, une centaine d'hommes s'affairent au dégagement de la voie et à d'autres travaux. Néanmoins, l'état lamentable du « chemin du Portage (1783) » fait l'objet de nombreuses plaintes notamment de la part des autorités militaires en place à Halifax (Histoire plurielle 2002 : 28).

Le passé révélé sous nos pieds

Au cours des années 2000, trois sections du « chemin du Portage (1783) » font l'objet d'interventions archéologiques dans le cadre du projet de reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées du ministère des Transports du Québec (Ethnoscop 2007c, Ruralys 2011).

Celles-ci ont permis de mettre au jour quelques indices ayant trait à l'aménagement et à l'utilisation du « chemin du Portage (1783) ». Dans les limites de ces portions du chemin, la chaussée mesurait environ 23 pieds (7 m) de largeur, ce qui correspond à la largeur du « chemin du Portage (1783) » lorsque ce dernier est agrandi au cours des années 1785 et 1786. Par ailleurs, un niveau de sol associé à une ancienne aire de circulation a également été identifié. Celle-ci repose entre le sol naturel et un remblai de sable correspondant à la surface de circulation actuelle (Ruralys 2011: 16, 46-47).

Un aménagement constitué d'une vingtaine de pièces de bois a également été mis au jour par les archéologues. Celles-ci reposent en position horizontale et sont disposées parallèlement les unes par rapport aux autres (Ruralys 2011 : 23). Certaines d'entre elles ne sont ni équarries ni écorcées. Selon les documents historiques, cette technique était utilisée au 18^{ème} siècle pour assécher une zone humide. Or, de longs pontages, dont un s'étendait sur plus de dix-huit arpents (environ 1 km) (Deschênes 2001 : 46) selon un rapport du grand voyer Renaud, ont effectivement été construits dans les zones marécageuses que rencontre le tracé du « chemin du Portage (1783) » (Voisine 1958 : 31). « ...des lambourdes hautes de Deux pieds à deux pieds & demy & des pieces de Dix pieds à travers & de distances en distances, de quinze pieds » (BAnQ, Fonds Grands voyers, E2, P979). Cette technique d'assèchement des sols est d'ailleurs toujours employée de nos jours pour la construction de chemins forestiers (Communication personnelle entre M. Daniel Bélanger, ingénieur forestier pour la Société d'Exploitation des Ressources de la Neigette, et M. David Morin du ministère des Transports du Québec).

Saviez-vous que...

En 2005, le « chemin du Portage (1783) » a été officiellement inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) tenu par le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC). Il est désigné par le code Borden CkEf-9. Ce code alphanumérique, propre à l'archéologie canadienne, est attribué par le MCC en fonction de la position géographique du site à l'intérieur d'une grille théorique (lettres) et de la séquence d'enregistrement du site (chiffre).

MISE EN VALEUR À TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC

Le « chemin du Portage (1783) » et son importance stratégique militaire

Un lien postal essentiel

Dès le 18^{ème} siècle, le « chemin du Portage (1783) » sert au transport du courrier. En 1783, la fin de la guerre d'Indépendance américaine marque la restructuration du service postal (Histoire plurielle 2002 : 25). Afin de rendre la communication plus facile entre la province de Québec et le Nouveau-Brunswick, on y entreprend divers travaux d'aménagement en plus d'y établir un relais de poste à l'entrée du chemin, près du lac Témiscouata (Histoire plurielle 2002 : 25). Ces mesures s'avèrent efficaces puisque entre les années 1788 et 1839, la fréquence des envois postaux passe d'une fois aux deux semaines à deux fois par semaine (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 51, Voisine 1958 : 81).

« ... 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 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 nous laisser, comme ils le font à présent, percevoir leurs taxes de poste » (Rapport du comité spécial sur les affaires du Département du bureau de la poste, 26 mars 1831 dans Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada 1831).

Saviez-vous que...

En 1839, environ 213 heures étaient nécessaires pour le transport des malles de Fredericton (Nouveau-Brunswick) à Québec. Celles-ci étaient acheminées au moyen de petites charrettes (*sleigh*) (Voisine 1958 : 82).

Conflits militaires et tentative de colonisation

Le rôle stratégique que joue le « chemin du Portage (1783) » est plus d'une fois réaffirmé au 19^{ème} siècle lorsque le Bas-Canada est impliqué dans différents conflits politiques et militaires. Les visions expansionnistes des Américains qui menacent d'envahir le Canada-Uni et les colonies maritimes rendent les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne tendues. La guerre de 1812, opposant les deux États, ravive alors l'intérêt de l'administration britannique pour le « chemin du Portage (1783) » (Histoire Plurielle 2002 : 26). Les autorités britanniques doivent donc veiller à protéger leurs colonies. Le « chemin du Portage (1783) » permet alors le transport des troupes britanniques parmi lesquelles le 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick qui l'emprunte durant l'hiver 1813 (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 52).

À cette époque, le « chemin du Portage (1783) », dont l'entretien s'avère toujours aussi difficile, nécessite certains travaux. Afin de pourvoir à son entretien régulier, les autorités britanniques permettent l'établissement de soldats du 10^e Bataillon royal des Vétérans et de leur famille le long de son parcours (Voisine 1958 : 45). Malheureusement, cette tentative se solde par un échec, car les terres sont difficiles à cultiver et l'allocation que le gouvernement britannique verse aux familles ne suffit pas à assurer leur subsistance (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 38). En 1823, seulement huit d'entre elles vivent toujours le long du « chemin du Portage (1783) » (Roy [1982] : 9). Par conséquent, l'état de ce dernier continue à se détériorer.

« On y passe difficilement. Les fossés ont été si négligés qu'ils ne suffisent plus à écouler l'eau de pluie qui couvre la route et amollit le sol de telle sorte qu'on a toute la misère du monde à y passer avec des chevaux et des charges. »
(J.A. de Rottenburg, militaire, le 10 juillet 1819; Canada 1897 : 38).

Les rébellions de 1837 et 1838

L'importance du « chemin du Portage (1783) » est à nouveau confirmée lors des rébellions de 1837 et 1838 (Histoire plurielle 2002 : 28). En raison de fortes tensions entre les autorités coloniales et la population civile, plusieurs affrontements éclatent entre les rebelles et les troupes britanniques, à la fois dans le Haut et le Bas-Canada. En 1837, les 34^e, 43^e et 85^e régiments d'infanterie utilisent le « chemin du Portage (1783) » pour se rendre à Québec puis atteindre les foyers insurrectionnels du Haut-Canada. (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 55). L'année suivante, un autre régiment, sous les ordres du commandant Sir John Colborne, emprunte cette route afin de mettre un terme aux avancées des insurgés à Napierville et Odeltown (Lacolle). Ce dernier avise alors Londres du rôle stratégique du « chemin du Portage (1783) » (Histoire plurielle 2002 : 28).

« 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. » (Sir John Colborne à Somerset, 1838 ; Bibliothèque et Archives Canada, Archives militaires et navales britanniques, RG8, série C, vol 1272).)

Conflit interfrontalier et guerre d'Aroostook

De 1839 à 1842, Londres doit également faire face à un conflit interfrontalier qui plane depuis déjà quelques années opposant ses colonies d'Amérique du Nord aux États-Unis . Ce conflit concerne la frontière entre l'État du Maine, le Bas-Canada et le Nouveau-Brunswick qui avait été mal définie lors du traité de Versailles de 1783 (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 53). Toutefois, le véritable enjeu de ce conflit est avant tout l'exploitation des ressources forestières de la région, mais également le sort des Acadiens du Madawaska et les communications entre les provinces britanniques. Déjà le 1^{er} mai 1837, le journal *Le Canadien* cite un article paru dans le journal new-yorkais disant «...le temps approche, où la ligne frontière va être tracée non pas avec la

boussole mais avec la bayonnette » (Cité dans Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 54). L'origine de ce conflit est étroitement liée à la guerre opposant la province du Nouveau-Brunswick à l'État du Maine en 1839 connue sous le nom de guerre d'Aroostook. Durant l'hiver 1838-1839, la tension monte à la frontière et des milliers de miliciens sont mobilisés des deux côtés pour occuper le territoire. Après quelques escarmouches qui ne font aucun mort, un accord est conclu pour faire place à la négociation mais les tensions persistent entraînant l'intervention des gouvernements britannique et américain. Le conflit interfrontalier entre les deux États se termine en 1842 par la signature du traité de Webster-Ashburton qui définit définitivement la frontière entre les colonies britanniques et les États-Unis. Une fois de plus, le « chemin du Portage (1783) » s'avère utile notamment lors du passage de quatre compagnies du 11^e régiment d'infanterie basé à Québec (Histoire plurielle 2002 : 30).

Saviez-vous que...

La guerre d'Aroostook fut également nommée par certains historiens la « guerre non sanglante » puisque aucun affrontement militaire n'eut lieu entre les troupes britanniques et américaines, à l'exception de quelques escarmouches qui n'ont fait aucun mort (Histoire plurielle 2002 : 31-32).

Les rébellions et le conflit interfrontalier montrent l'importance de la position géographique qu'occupent le « chemin du Portage (1783) » et la région du Témiscouata dans le système défensif des colonies. L'armée britannique décide donc d'aménager quatre postes militaires constituant une ligne défensive afin de repousser une éventuelle invasion américaine. La construction du fort Ingall en bordure du lac Témiscouata, plus précisément à l'extrémité est du « chemin du Portage (1783) », s'amorce en 1839 (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 55-56). Les travaux sont exécutés sous les ordres du lieutenant Frederick Lenox Ingall (Roy [1982] : 16). Le fort est constitué d'un ensemble de treize bâtiments comprenant notamment des casernes et une poudrière entourés d'une palissade en bois (Roy [1982] : 16). Les militaires assurent une présence continue de 1839 à 1842, période durant laquelle ils s'occupent de l'entretien du « chemin du Portage (1783) » qui semble être dans un état lamentable comme en témoignent les propos de Jean-Étienne Landry, médecin et officier en poste à fort Ingall en 1839 :

« Nous avons mis deux jours à passer le Portage. Les chemins dans le 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. Quelques jours passés un cheval s'est noyé dans la boue... » (Jean-Étienne Landry, le 29 juillet 1839; Landry 1965 : 11).

La garnison du fort est également chargée de prolonger le chemin jusqu'à Dégelé (Dégelis) (Roy [1982] : 17, Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 41). Ce nouveau tronçon de route, s'étendant sur une distance d'environ 15,5 milles (25 km), est

désigné comme le « Vieux-Chemin » (Histoire plurielle 2002 : 33). La signature du traité Webster-Ashburton, signé en 1842, provoque le départ de la garnison du fort Ingall qui demeure désaffecté jusqu'au début de la guerre de Sécession en 1861.

L'importance stratégique de cette voie de communication est indéniable, bien que sa position géographique, tout près de la frontière américaine, la rende également vulnérable. Entre les années 1840 et 1860, d'importantes sommes d'argent sont investies dans la réfection et le prolongement du « chemin du Portage (1783) » (Le Blanc 2009 : 135-138). Afin de le maintenir en bon état, il devient même un chemin à péage à partir de 1840 (Le Blanc 2009 : 118).

L'affaire du Trent survenue au mois de novembre 1861 justifie les efforts alors mis en œuvre pour améliorer le « chemin du Portage (1783) » (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 56). Aux premiers balbutiements de la guerre de Sécession américaine, une frégate américaine menace un paquebot britannique transportant à son bord deux politiciens sudistes au large de Cuba. Cet incident diplomatique et naval fragilise les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. En 1861 et 1862, alors qu'une guerre peut éclater à tout moment entre les deux États, des centaines de soldats prennent la route à travers le Témiscouata.

Un chemin en déclin

Au cours de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, les autorités britanniques décident de compléter adéquatement le réseau routier reliant la vallée du Saint-Laurent aux provinces maritimes. Étant donné que l'entretien du « chemin du Portage (1783) » s'avère toujours aussi difficile, la proposition de construction d'une nouvelle route est alors évoquée (Histoire plurielle 2002 : 36). En 1851, un rapport décrit le « chemin du Portage (1783) » comme « *ne convenant absolument à aucun trafic quelconque [...] l'une des premières démarches à faire pour l'amélioration d'une communication par chemin entre le St.Laurent et le Nouveau-Brunswick, sera d'abandonner ce chemin de portage* » (Bourret et Killaly 1851; cité dans Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 42). Un nouveau lien routier reliant Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick est donc construit entre 1856 et 1862 pour un coût global d'environ 182 000 \$ (Histoire plurielle 2002 : 37). Le tracé de la nouvelle route suit donc l'ancien « chemin du Portage (1783) » de Témiscouata tout en s'écartant en plusieurs endroits « *pour éviter des monticules et des savanes et pour l'améliorer en général* » (Comité du centenaire Notre-Dame-du-Lac 1969 : 45).

La référence aux anciens portages disparaît et, au 20^{ème} siècle, le « Chemin-Neuf, appelé également « chemin du Témiscouata », deviendra successivement la route nationale n° 2 et l'actuelle route 185 (Histoire plurielle 2002 : 8). L'histoire du Témiscouata est étroitement liée à celle des anciennes voies de communication qui ont sillonné son territoire à partir de la préhistoire et qui ont contribué à son développement socio-économique. Un panneau d'interprétation localisé à la halte cycliste de Saint-Louis-du-Ha! Ha! permet d'en apprendre davantage sur ces dernières.

MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS-DU-HA!HA!

Les voies de communication au cœur du développement du Témiscouata

Un présent tributaire d'un riche passé

La fin des conflits armés ne diminue en rien l'importance des voies de communication du Témiscouata, lesquelles ont joué un rôle primordial dans le développement socio-économique de la région. Hormis quelques sites archéologiques, peu de traces des réseaux de portages amérindiens et du « chemin Français (1746) » sont encore visibles aujourd'hui. À l'opposé, le « chemin du Portage (1783) », dont l'importance est indéniable, a laissé de nombreuses traces qui sont toujours perceptibles dans le paysage actuel. En tant que voie de communication, il est notamment au cœur de vaines tentatives de colonisation du territoire au cours de la première moitié du 19^{ème} siècle. Pour ceux qui souhaitent en connaître davantage sur le « chemin du Portage (1783) », un panneau présent à la halte cycliste de Cabano (Témiscouata-sur-le-Lac) lui est entièrement consacré.

La colonisation du Témiscouata s'est véritablement amorcée grâce à l'exploitation de ses ressources forestières (Fortin *et al.* 1993 : 403). La croissance de cette industrie est grandement favorisée par la présence dans la région d'un réseau hydrographique très développé. Ces cours d'eau, qui autrefois assuraient la circulation des hommes, permettent dorénavant le transport du bois. Au 19^{ème} siècle, c'est d'abord la drave qui assure l'acheminement de milliers de billes de bois jusqu'aux scieries de la région (Fortin *et al.* 1993 : 413-414). En 1861, le recensement fait état de 941 habitants dispersés le long du « chemin du Portage (1783) ». C'est d'ailleurs au cours de cette période que l'on assiste à la naissance de plusieurs villages dont Cabano (Témiscouata-sur-le-Lac) et Saint-Honoré-de-Témiscouata (Histoire plurielle 2002 : 38).

À partir de 1889, l'avènement du chemin de fer du Témiscouata change considérablement le visage démographique de la région en ouvrant à l'exploitation forestière des secteurs qui étaient jusqu'alors inaccessibles (Fortin *et al.* 1993 : 302 et 404). En 1891, la population du Témiscouata s'élève à 3 600 habitants (Fortin *et al.* 1993 : 374). À cette époque, les travailleurs et leur famille s'installent en bordure des axes routiers, à proximité des industries forestières. En 1921, la population du Témiscouata frôle les 14 000 habitants (Fortin *et al.* 1993 : 374). D'autres rangs et villages apparaissent par la suite, stimulés par le développement de l'industrie forestière et les besoins d'une population toujours en croissance (Fortin *et al.* 1993 : 376).

Saviez-vous que...

La toponymie du territoire reflète l'importance historique du « chemin du Portage (1783) » : la municipalité de Notre-Dame-du-Portage, la rue du Portage à Saint-Louis-du-Ha! Ha!... Même un journal, *Le Saint-Laurent Portage*, rappelle par son nom le rôle majeur qu'a joué cette voie de communication pour les habitants et les commerçants de la région.

Des chemins et des hommes

L'histoire des routes de la région témoigne de la continuité du Témiscouata comme lieu de passage entre le fleuve Saint-Laurent et le Nouveau-Brunswick. Cette histoire est aussi au cœur du développement socio-économique de la région. Longtemps assurée par le « chemin du Portage (1783) » qui a ensuite été remplacé par le « chemin du Témiscouata » ou « Chemin-Neuf (1856-1862) », autrefois la route nationale n° 2 (Histoire plurielle 2002 : 39), la communication interprovinciale est aujourd'hui possible grâce à la route 185, laquelle cède peu à peu sa place à l'autoroute 85. Au 20^{ème} siècle, l'importance des voies de communication du Témiscouata est révélée grâce à divers projets visant à faire de la région un pôle touristique majeur.

La redécouverte du « chemin du Portage (1783) »

De toutes les voies de communication du Témiscouata, le « chemin du Portage (1783) » est probablement celle qui est aujourd'hui la plus présente dans la mémoire collective. Il n'en a pas toujours été ainsi, puis que ce chemin est tombé dans l'oubli pendant plusieurs décennies avant qu'une stèle ornée d'une plaque commémorative soit dévoilée par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada au début des années 1930 (Histoire plurielle 2002 : 39). Placée à l'extrémité est du « chemin du Portage (1783) » conduisant au fort Ingall, elle souligne le passage du 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick en 1813.

Saviez-vous que...

Lors de son dévoilement en 1933, la plaque commémorative du fort Ingall comportait une erreur historique. En effet, le texte inscrit mentionnait que le fort Ingall avait été construit en 1829, soit dix ans plus tôt que la véritable année : 1839... (Communication personnelle avec M. Samuel Moreau, directeur général du fort Ingall, le 18 septembre 2013)

Il faut attendre quelques années avant que cette voie de circulation historique suscite à nouveau un intérêt. Ce n'est qu'à la fin des années 1960 qu'un projet de développement récréotouristique connu sous le nom de « Grand-Portage » contribue à faire renaître le « chemin du Portage (1783) » dans la mémoire collective. Ce projet, visant à stimuler le tourisme dans la région, comportait la mise en valeur de deux sites historiques importants pour la région du Témiscouata : le fort Ingall et le « chemin du Portage (1783) » (Samson 1969 : 1, Histoire plurielle 2002 : 40).

Au cours des années 1970, les divers bâtiments constituant le fort Ingall sont reconstruits sur les murs de fondation mis au jour au cours de différentes campagnes de fouilles archéologiques qui se sont déroulées sur le site à partir de 1962 (Histoire plurielle 2002 : 43).

Quant au « chemin du Portage (1783) », le projet de mise en valeur prévoyait l'aménagement d'un sentier de marche et de ski de fond sous l'appellation « Sentier du Grand-Portage ». Ce dernier, qui chevauchait en partie le tracé du « chemin du Portage (1783) », est ouvert au mois de mars 1971. La même année, des camps en bois rond, visant à rappeler les postes de relais qui punctuaient son parcours, sont érigés et des panneaux d'interprétation sont installés aux abords du chemin. En 1972, une corporation est créée afin de promouvoir le « Sentier du Grand-Portage » (Histoire plurielle 2002 : 41-42). Dans un dépliant réalisé vers 1980, on peut lire la phrase suivante :

« Bien des gens ont foulé le sol de ce sentier; libre à vous d'en faire autant »
(Cité dans Histoire plurielle 2002 : 42)

La corporation Sentier du Grand Portage Inc. demeure en fonction une dizaine d'années seulement (Histoire plurielle 2002 : 42). Lorsqu'elle est dissoute au début des années 1980, le « Sentier du Grand-Portage » cesse d'être entretenu et disparaît du paysage. Ainsi, l'histoire se répète...

Aujourd'hui, certaines sections sont utilisées par les véhicules tout terrain (VTT), les amateurs de ski de fond et les randonneurs. Parallèlement, la création, dans les années 1990, du parc linéaire interprovincial Petit Témis, qui emprunte le corridor jadis occupé par le chemin de fer du Témiscouata, voit le jour. Ce réseau cyclable, qui permet d'effectuer le trajet entre Rivière-du-Loup (Québec) et Edmundston (Nouveau-Brunswick) (<http://www.petit-temis.com/index.php>), croise à quelques reprises le tracé suivi autrefois par le « chemin du Portage (1783) ». Toutes ces initiatives permettent la mise en valeur du territoire t miscouatain, tant pour les résidents que pour les visiteurs de passage qui découvrent les attraits naturels et culturels de la région.

Plus que toute autre route, le « chemin du Portage (1783) » fait partie du caractère identitaire du Témiscouata. Aujourd'hui, l'importance de ce lien structurant trouve son aboutissement dans le projet de réaménagement de la route 185 en autoroute par le ministère des Transports du Québec.

Déjà, en 1929, le ministère de la Voirie et des Mines mettait de l'avant l'intérêt historique et touristique de cette première section de la route n  2 – alors en gravier. On mentionnait dans le guide *Sur les routes du Québec* que son tracé était, en majeure partie, celui construit par le gouvernement impérial lors de la domination anglaise, et qu'elle traversait une région aux « paroisses agricoles prospères d montr[ant] la valeur de l'habitant canadien-français comme colon et défricheur » (Ministère de la Voirie et des Mines 1929 : 113 et 119).

En 1973, la route 185 est officiellement ouverte. Résultat d'une série d'élargissements et de réalignements de la route n° 2 ainsi que de contournements d'agglomérations urbaines, cette voie de 101 kilomètres joue plus que jamais un rôle stratégique de communication et d'échanges commerciaux et touristiques, entre les provinces tout comme entre les régions et municipalités du Québec (MTQ 2007 : 07).

Mais pour protéger la vocation de la Transcanadienne et, surtout, pour assurer la sécurité des usagers de ce corridor routier à la densité de circulation croissante, le ministère des Transports procède depuis le début des années 2000 au réaménagement de la route 185 en autoroute (MTQ 2007 : 07). Cet ultime projet autour d'un axe de communication majeur de l'histoire du Témiscouata contribue à en souligner la valeur historique et stratégique.

Des premiers Autochtones qui ont parcouru la région aux automobilistes et autres usagers qui y circulent aujourd'hui, le « chemin du Portage (1783) » est un important témoin de la mémoire collective. Un chemin devenu autoroute qui n'est pas près de tomber dans l'oubli!

ANNEXE 2

DOCUMENTS ICONOGRAPHIQUES ET CARTOGRAPHIQUES SUPPLÉMENTAIRES

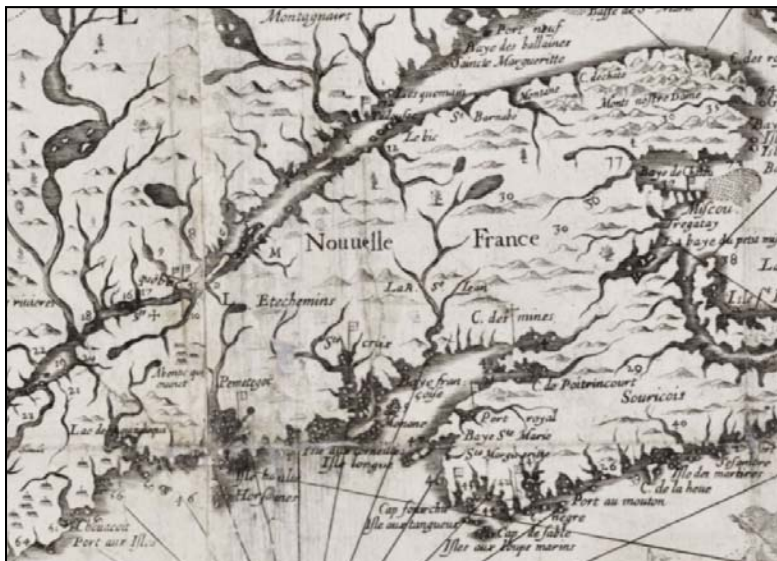
MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS DU HA! HA!

Les anciennes voies de communication du Témiscouata

Un axe de communication plusieurs fois millénaire



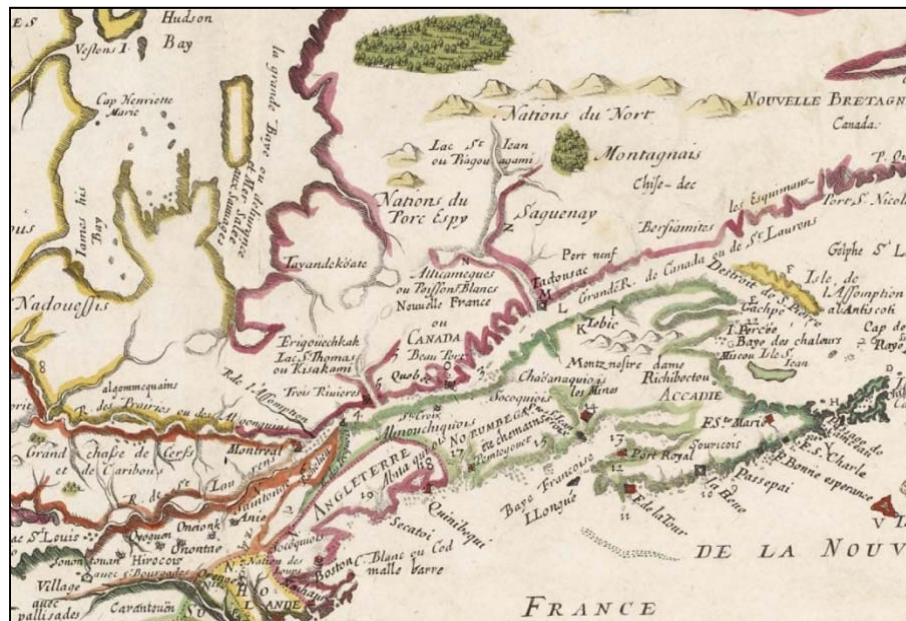
Carte de la Nouvelle-France. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec. Marc Lescarbot, *Figure de la Terre Neuve, Grande Rivière de Canada, et côtes de l'Océan en la Nouvelle France*, 1609. N° de catalogue Iris : 0002663605 (détail))



Carte de la Nouvelle-France. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec. Samuel de Champlain, *Carte de la Nouvelle France, augmentée depuis la dernière, servant à la navigation faicte en son vray meridien, par le Sr. de Champlain capitaine pour le Roy en la Marine*, 1632. G 3400 1632 C43 CAR (détail))



(Source : Bibliothèque et Archives Canada. Cornelius Krieghoff, *Portage*, ca 1856, acquisition 1989-479-24)



Carte montrant la répartition des groupes autochtones dans la région du Témiscouata. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre de Québec. Pierre Duval, *Le Canada fait par le s(ieu)r de Champlain : où sont la Nouvelle France, la Nouvelle Angleterre, la Nouvelle Hollande, la Nouvelle Suede, la Virginie [...]*, carte géographique, Paris, [chez l'auteur], 1677. G 3400 1677 D88 CAR (détail))



Photo du lac Témiscouata. (Source : Alain Tardif)



Photo du lac Témiscouata. (Source : ministère des Transports du Québec)



Photo du lac Témiscouata. (Source : ministère des Transports du Québec)

MISE EN VALEUR À TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC

Le « chemin du Portage (1783) » et son importance stratégique militaire

Conflits militaires et tentative de colonisation



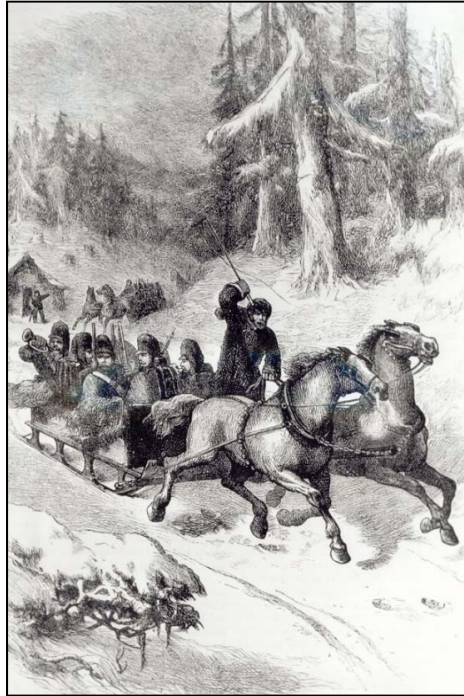
Le 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick en route vers Kingston, Haut-Canada, en 1813. (Source : *La grande marche*, Pauline Morneault, huile, ca 2013)

Les rébellions de 1837 et 1838



Arrivée du 43^e régiment d'infanterie en provenance de Fredericton au Nouveau-Brunswick, à la hauteur de Saint-André de Kamouraska en 1837. (Source: Bibliothèque et Archives Canada, Richard George Augustus Levinge, *St. Lawrence River in Winter, the 43rd Regiment Marching to Canada from New Brunswick*, C-005207)

Conflit interfrontalier et guerre d'Aroostook



Les troupes britanniques se rendant au Canada.(Source : Bibliothèque et Archives Canada, Anonyme (1861), *British Troops Conveyed through Canada*. Originally published In *The Illustrated London News*, ANC C-175)

Un chemin en déclin



L'ancien « Vieux-Chemin » devenu un rang à Notre-Dame-du-Lac. (Source : ministère des Transports du Québec)

MISE EN VALEUR À SAINT-LOUIS-DU-HA!HA!

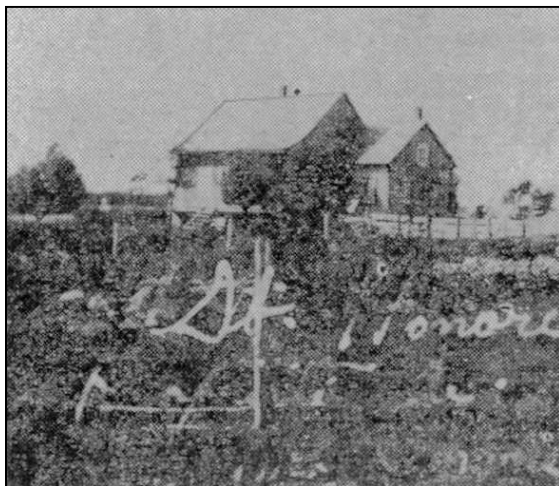
Les voies de communication au cœur du développement du Témiscouata

Un présent tributaire d'un riche passé



Chargement de bois de la compagnie Fraser dans un wagon de la compagnie de chemin de fer de Témiscouata, à Cabano (Témiscouata-sur-le-Lac). (Source : Archives du Fort Ingall, Fonds Fraser, C-2, n^o 83)

Des chemins et des hommes

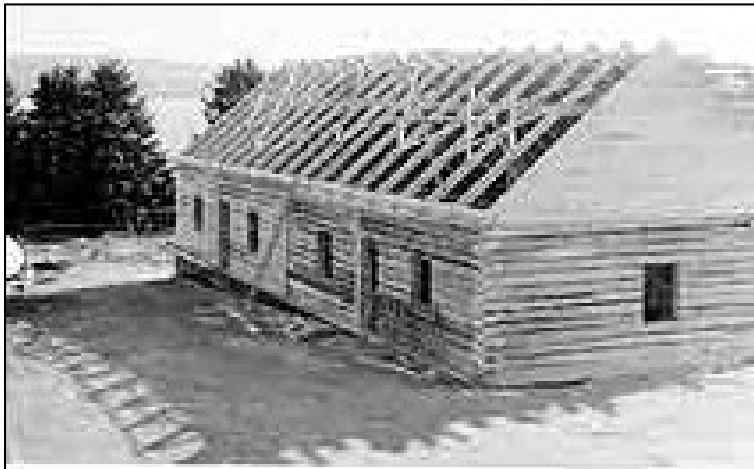


Une des premières habitations sur le « chemin du Portage (1783) » à Saint-Honoré-de-Témiscouata. (Source : tiré de Comité des Fêtes, 1953 : 46)



Le « Chemin-Neuf » et le lac Témiscouata vers 1920.
(Source : photographie d'Aline Cloutier, Collection du
Musée du Bas-Saint-Laurent n° c172)

La redécouverte du « chemin du Portage (1783) »



Les travaux de reconstitution du fort Ingall en 1973.
(Source : MCC, coll. Archives nationales du Québec,
[<http://www.mcc.gouv.qc.ca/region/01/dir01/fort.htm>])



Les vestiges d'un camp, Saint-Honoré. (Source : ministère des Transports du Québec)

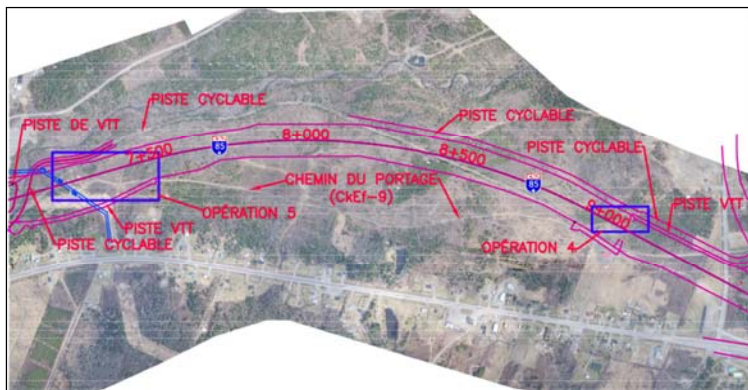


Figure montrant l'emprise de l'autoroute 85 superposée à une mosaïque orthophotographique du territoire avant les travaux. (Source : ministère des Transports du Québec)



Piste cyclable du Petit Témis sur le lac Témiscouata.
(Source : Site Internet « Le monde en images », Gaétan Beaulieu, Centre collégial de développement de matériel didactique, <http://monde.ccdmd.qc.ca>)

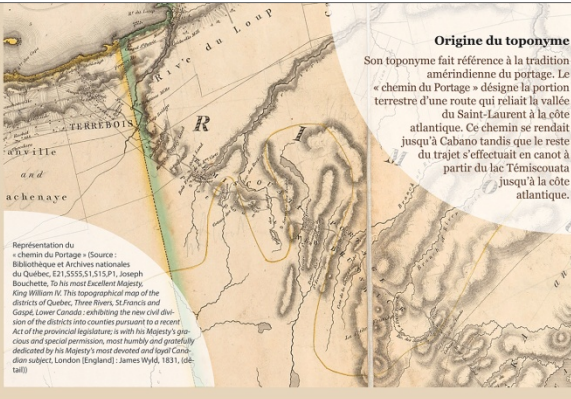
ANNEXE 3

PROPOSITION GRAPHIQUE

Le « chemin du Portage » la naissance d'une route historique

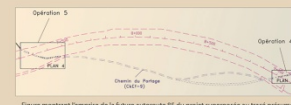
En 1775, les colonies américaines se révoltent contre la Grande-Bretagne et réclament leur indépendance. Le conflit qui fait rage désorganise le service postal du Canada qui transite à cette époque notamment par New York. Par ailleurs, le mauvais état du « chemin français » (1746), qui reliait alors Notre-Dame-du-Portage et le lac Témiscouata, rend les communications difficiles entre les colonies demeurées fidèles à la couronne britannique.

Le besoin d'un lien terrestre fiable entre le Canada et les provinces maritimes se fait de plus en plus sentir. Le service postal, qui est surtout assuré par des Acadiens et quelques Amérindiens, est néanmoins caractérisé par des délais et des coûts de transport jugés déplorables. Des marchands londoniens ayant des liens d'affaires avec Québec font également pression afin qu'une route d'hiver entre Québec et Halifax soit accessible de façon régulière. Par ailleurs, la menace d'une invasion américaine plane toujours. En effet, aux lendemains de la guerre d'Indépendance américaine, l'Amérique du Nord britannique est constituée du Canada et des colonies maritimes de la côte atlantique. Ces territoires sont séparés par les États-Unis qui demeurent hostiles à la Grande-Bretagne. Une voie de communication terrestre s'avère donc essentielle afin de maintenir l'unité entre les colonies et d'en assurer la défense.



La passé révélé sous nos pieds...

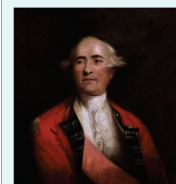
Au cours des années 2000, dans le cadre du projet de reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées du ministère des Transports du Québec, trois sections du « chemin du Portage » ont fait l'objet d'interventions archéologiques.



Celles-ci ont permis de mettre à jour quelques indices ayant trait à l'aménagement et à l'utilisation du « chemin du Portage ». Ce dernier mesurait environ 7 m (23 pieds) de largeur, ce qui correspond à la largeur du « chemin du Portage » lorsqu'il a été agrandi au cours des années 1785 et 1786. Par ailleurs, un niveau de sol associé à une ancienne aire de circulation a été identifié. Celle-ci repose entre le sol naturel et un remblai de sable correspondant à la surface de circulation actuelle.



Carte de Bouchette de 1815 (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, A Plan of the route from Halifax to the River du Loup on the St. Lawrence, with a table of distances from Halifax to Québec, by Joseph Bouchette, surveyor general of Lower Canada, (London) W. Faden, 1815, G 3401 P1 1915 98 CAR)



Frederick Haldimand, gouverneur de la province de Québec de 1777 à 1786. (Source : Bibliothèque et Archives Canada, General Sir Frederick Haldimand, copie d'une peinture de Lemaire-Francis Abbott par Mabel B. Messer, ca 1925, acquisition 1996-136-1)

La construction du chemin du Portage

En 1783, le gouverneur Haldimand réclame la construction d'un chemin entre le Canada et la Nouvelle-Écosse praticable en toutes saisons afin d'améliorer le service postal mais aussi d'assurer la défense de sa frontière contre la menace d'une invasion américaine. Cette voie devait relier Kamouraska, d'où part le chemin allant vers Québec, et le lac Témiscouata. De là, il était possible de se rendre jusqu'à la baie de Fundy, en empruntant les rivières Madawaska et Saint-Jean.

La construction du « chemin du Portage » est confiée au grand voyer Jean Renaud. Accompagné de l'arpenteur général Jean Collins chargé de tracer le chemin, les deux hommes se rendent près de Kamouraska, à l'emplacement actuel de Notre-Dame-du-Portage, où doit débiter le chemin.

Les travaux sont entrepris dès le printemps de la même année. Après quelques mois de travail acharné et une somme dérisoire de quelques 391 livres, le « chemin du Portage » est officiellement ouvert à la circulation. Toutefois, plusieurs années seront nécessaires pour finaliser son aménagement en raison de nombreux obstacles présents le long de son parcours.

Ces travaux d'ordre public sont effectués sous la forme de corvées par des habitants des paroisses voisines qui appartiennent aux milices locales. Ces derniers ne sont pas rémunérés pour leur travail mais ils reçoivent en échange un peu de nourriture et d'eau-de-vie. Le gouverneur Haldimand expédie même 32 gallons de rhum à distribuer « à ceux qui le Meriteront » (Haldimand, le 29 mai 1783). En somme, la construction du « chemin du Portage » nécessita des travaux réalisés par des centaines de miliciens dont l'abattage et le desouchage de milliers d'arbres, l'enlèvement de roches et de cailloux, le remblaiement de bas-fonds humides au moyen de pièces de bois sur d'importantes distances et la construction de ponts pour, entre autres traverser les rivières Verte et Saint-François.

Initialement, le « chemin du Portage » mesurait 3,6 m (11,8 pieds) de largeur, mais il est élargi au cours des années suivantes pour atteindre une largeur variant entre 6,71 m (22 pieds) et 7,32 m (24 pieds), permettant ainsi le passage des voitures à chevaux. Reliant le fleuve Saint-Laurent et le lac Témiscouata, il s'étendait sur une distance de douze lieues et seize arpents. À la fin du 18e siècle, d'autres améliorations sont apportées, dont l'aménagement de fossés de part et d'autre du chemin afin d'assécher les bas-fonds. On prévoit également la construction de quatre postes de relais le long du « chemin du Portage », dont l'un près du lac Témiscouata et l'autre sur les bords de la rivière Saint-François.



En 1787, la route est officiellement achevée jusqu'au lac Témiscouata. Malgré tous ces travaux, le chemin du Portage demeure difficile à entretenir et de nombreuses corvées sont nécessaires. De plus, presque personne n'habite à proximité du chemin, ce qui contribue lourdement à sa détérioration. En 1815, l'arpenteur Joseph Bouchette mentionne qu'à plusieurs endroits, la chaussée est parsemée de marécages, de troncs d'arbres et qu'il faudrait des améliorations aux ponts et aux fossés. En 1816, une certaine d'hommes s'affèrent au dégagement de la voie et à d'autres travaux. Néanmoins, l'état lamentable du chemin du Portage fait l'objet de nombreuses plaintes de la part notamment des autorités militaires en place à Halifax.

« Cedrières horribles à passer à cause des gros orbes ou Enlacs les uns sur les autres & Beaucoup deau Sans Egouts un terrain mol & de distances en distances des grandes Costes. » Grand voyer Jean Renaud, le 7 juin 1783.

Saviez-vous que... le grand voyer était chargé du développement de la voirie et donc responsable de la construction, de l'entretien et de l'inspection des ponts et des routes de la colonie.



Un fer à cheval datant des années 1800 ainsi que des tessons de poterie fabriquée principalement au 19e siècle y ont été retrouvés.



Fer à cheval datant des années 1800 découvert dans les limites du « chemin du Portage », un terrain matériel associé au transport par cheval (Source : Ministère des Transports du Québec)

Un aménagement s'apparentant à un pavage de bois a également été mis au jour par les archéologues. Il est constitué d'une vingtaine de pièces de bois dont certaines ne sont pas équarries, voire écorcées, et qui reposent en position horizontale, disposées parallèlement les unes par rapport aux autres. Selon les documents historiques, cette technique était utilisée au 18e siècle pour assécher une zone humide. Or, de longs pontages, dont un s'étendait sur plus de dix-huit arpents selon un rapport du grand voyer Renaud, ont effectivement été construits dans les zones marécageuses que rencontre le tracé du « chemin du Portage ». « Des lambourdes hautes de Deux pieds à Deux pieds & demy & des pièces de Dix pieds à travers & de distances en distances, de quinze pieds ». Cette technique d'assèchement des sols était d'ailleurs toujours employée au cours de la seconde moitié du 20e siècle.



Saviez-vous que...

En 2005, le « chemin du Portage » a été officiellement inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) tenu par le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ). Il est désigné par le code Borden CKEF-9. Ce code alphanumérique, propre à l'archéologie canadienne, est attribué par le MCCQ en fonction de la position géographique du site à l'intérieur d'une grille théorique (lettres) et de la séquence d'enregistrement du site (chiffre).

Production : **Transports Québec**

Réalisation : **BURAUYS**

COMMENTAIRES

- Colonne de gauche

Carte de Bouchette (1815) : maintenir le tracé du chemin visible.

- Colonne centrale

Carte du « chemin du Portage (1783) » : maintenir le tracé du chemin visible et faire disparaître le pli vertical visible au centre de l'image.

Texte : actuellement, il s'agit de *Myriad Pro* 29 point. La taille a été choisie pour s'ajuster à un lecteur qui se tiendrait à quelques pieds du panneau. Si vous jugez qu'il doit être soit plus petit soit plus grand, faites l'ajustement en conséquence. Il y a dans le bas de la colonne de droite un espace volontairement laissé à peu près vide. Il pourrait éventuellement permettre de rapetisser cette colonne et de dégager un espace supplémentaire pour la section centrale. C'est en quelque sorte le « buffer » de la composition.

- Colonne de droite

Plan de l'emprise de l'autoroute 85 : retracer cette carte de façon plus stylisée.

- Couleurs

Vert des encadrés : C59 M33 Y59 K9

Bourgogne d'un encadré : C35 M96 Y79 K54

Jaune pâle de la colonne de droite : C5 M12 Y25 K0

Bleu pâle de l'encadré du centre : C9 M0 Y4 K0

La typographie des légendes et des références : gris 90%

