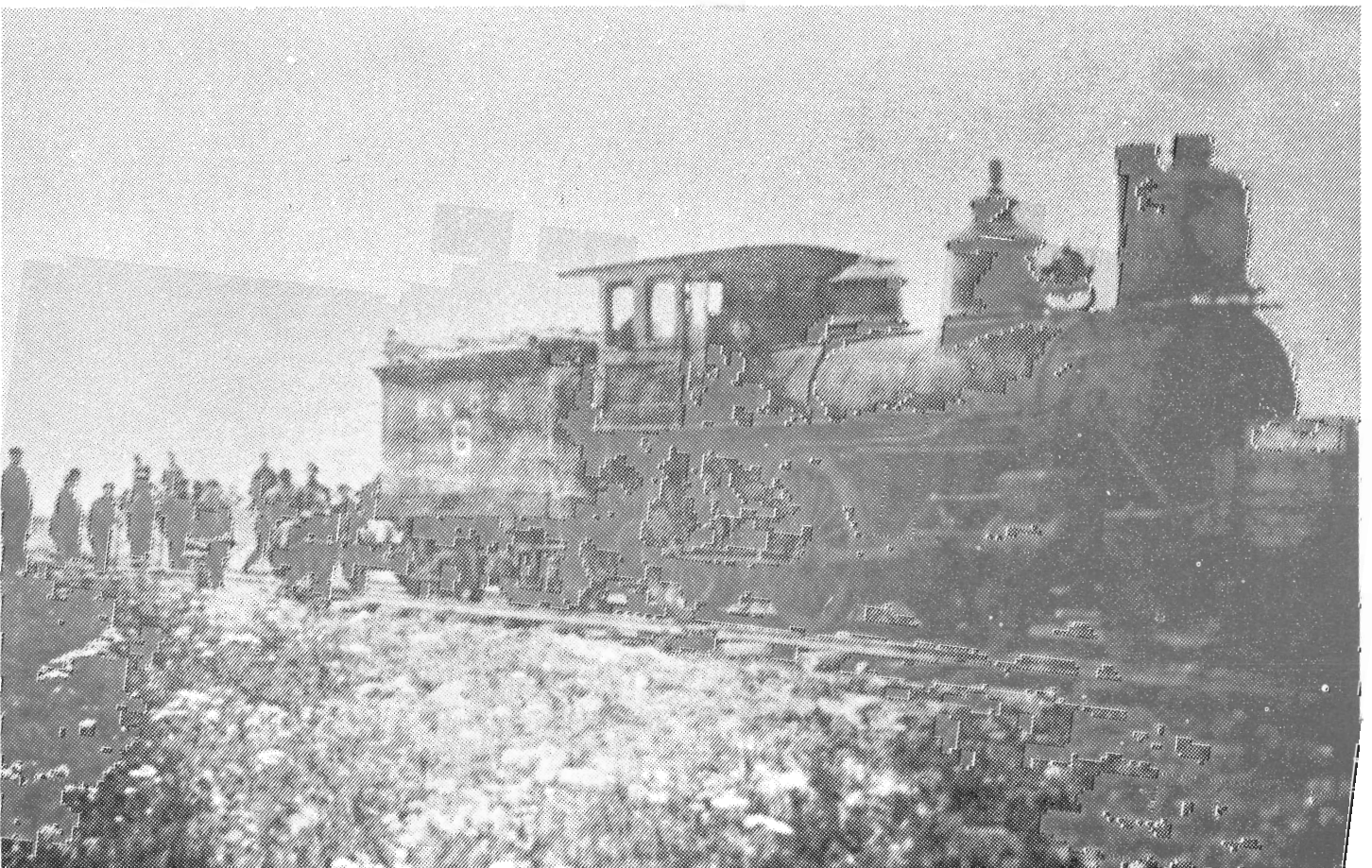


LES TRANSPORTS DANS LE BAS SAINT-LAURENT



le transport du courrier par le Portage de Témiscouata

L'un des plus intéressants chapitres de l'histoire des communications dans le Bas-Saint-Laurent est celui du transport du courrier par le Portage de Témiscouata, du régime français jusqu'à la deuxième moitié du XIXe siècle. Je voudrais, par ces quelques notes, vous faire connaître à la fois cette route importante et ses principaux utilisateurs, les courriers.

● Le Portage de Témiscouata et le chemin du Portage

Dès le début de la Nouvelle-France, à cause du froid qui paralyse pendant plusieurs mois le Saint-Laurent, la seule voie de communication entre Québec et la mère-patrie, les autorités gouvernementales cherchent un moyen de correspondre avec la France via l'Acadie de novembre à mai. Dans ce but, elles s'intéressent tôt à la vallée du Témiscouata, le "seul accès par terre des pays du St-Laurent vers les provinces maritimes (1)", que leur font connaître les Indiens.

Orientée du Nord-Ouest au Sud-Est, cette vallée a pour centre le lac Témiscouata dont elle n'est à vrai dire que le bassin. Cette immense étendue d'eau, d'environ 28 milles de long par un de large, déverse ses eaux dans le fleuve Saint-Jean par l'intermédiaire de la rivière Madawaska. D'autre part, par le réseau des lacs et des rivières qui l'alimentent, le lac Témiscouata rejoint presque les cours d'eau qui se jettent dans le Saint-Laurent. Il suffit alors de très courts portages pour passer en canot du fleuve Saint-Jean au Saint-Laurent.

Les Indiens fréquentaient assidûment trois de ces portages. L'un reliait la rivière Trois-Pistoles aux Sept Lacs, à la rivière Ashberish et à la tête du lac Témiscouata. Un deuxième unissait la rivière Bouabouscache, affluent de la rivière Trois-Pistoles, au lac Saint-Jean qui, par la rivière du même nom et le lac et la rivière des Aigles, conduisait au lac et à la rivière Touladi et, enfin, au lac Témiscouata. Le troisième, un très long portage, permettait de passer du lac Témiscouata à la rivière du Loup. Quittant la

rive droite du lac à 15 milles environ de sa décharge, ce sentier suivait les plus hautes terres pour aboutir à la rivière du Loup, à une dizaine de milles du Saint-Laurent. Seul ce dernier portage est appelé **Portage de Témiscouata** (2); je tiens à souligner que, même si un ou deux voyageurs anglais l'appellent **Grand Portage** par ignorance, c'est une erreur historique de baptiser ainsi le sentier du Témiscouata et... sa région.

Ce sont les portages qui mènent à la rivière Trois-Pistoles qui sont connus les premiers des Français d'Acadie et de Nouvelle-France; les missionnaires récollets et jésuites les utilisent en compagnie des Indiens, suivis plus tard par des partis de guerre. Puis, au XVIIIe siècle, le Portage de Témiscouata prend davantage la vedette et devient une voie stratégique de plus en plus utilisée. Pendant la guerre de 1744, par exemple, Paul Marin, Jean-Baptiste-Nicolas-Roch de Ramezay et Daniel-Hyacinthe-Marie de Beaujeu, entre autres, y font passer des expéditions militaires vers l'Acadie. On décide même, en 1746, de pratiquer "un Portage depuis La Rivière du Loup (...) jusques au Lac Temisquata (3)" et on construit un entrepôt de vivres près du lac (4).

Bien plus, après 1748, le Portage de Témiscouata constitue une maille essentielle du vaste réseau de communication reliant Louisbourg et l'île Saint-Jean (Ile-du-Prince-Édouard) au Canada. Grâce à lui, les échanges sont possibles, **hiver comme été**, entre Québec, le fort Beauséjour et Louisbourg; l'île Saint-Jean, la rivière Saint-Jean et le Canada peuvent se secourir "en tout tems et malgré l'Anglois (5)". C'est pourquoi les commissaires français désignés pour étudier les frontières de l'Acadie soutiennent qu'il "n'est rien de plus essentiel pour la conservation de l'Isle royale, que de lui conserver les moyens de communiquer avec le Canada" et que "la Rivière Saint-Jean qui traverse ce pays (Acadie) est la seule voye par laquelle on puisse communiquer durant six mois de l'année de Louisbourg à Québec (6)".

En conséquence, les autorités coloniales françaises essaient de tenir le Portage en bon ordre. En 1749, l'intendant Bigot fait refaire le chemin au complet, car "les bois y

avoient repoussés et quelques fossés comblés commençoient à le rendre impraticable (7)". On y peut transporter des marchandises par traîne en hiver et en charrette l'été. Des bateaux plats assurent la liaison avec la rivière Saint-Jean. On y construit de plus trois magasins: un à la rivière du Loup, un autre au lac Témiscouata et un troisième "au dessus du portage thémiscouata (8)". Des gardiens s'y installent pour distribuer des vivres aux courriers qui vont et viennent.

Cette route, en effet, quoique fréquentée par des militaires et des missionnaires, sert avant tout au transport des dépêches. Bigot assure que les courriers y sont fréquents. D'après un autre témoin, les gouverneurs du Canada et de l'île Royale s'envoient des nouvelles une fois pendant l'hiver, "le plus communément à la fin de mars (9)". Mais la fréquence des envois dépend des besoins: un sondage fait dans la correspondance du gouverneur de la Nouvelle-France, n'a prouvé que, de la fin mars au 27 octobre 1746, 30 transports de courrier avaient eu lieu entre Québec et l'Acadie (10). C'était en période guerre...

Après la conquête, le Portage de Témiscouata connaît une éclipse jusqu'en 1775. Si les Acadiens et les chasseurs de fourrure le parcourent encore, les courriers l'abandonnent puisque les dépêches passent désormais par les colonies anglaises du bord de l'Atlantique (les futurs Etats-Unis). Mais la révolte de ces colonies désorganise le service postal qui était centré sur New York. Pour se tenir en relation avec la Nouvelle-Ecosse et la Grande-Bretagne, le gouvernement de Québec doit, comme les autorités de la Nouvelle-France auparavant, mettre sur pied un système de courriers empruntant le Portage de Témiscouata. L'organisation est prête dès 1775. Pendant toute la durée de la guerre (1775-1783), des Acadiens et quelques Indiens, c'est-à-dire ceux qui connaissent le mieux la route du Portage, relient Québec à Halifax à des périodes plus ou moins régulières. Grâce à eux, les communications sont maintenues entre les colonies fidèles à l'Angleterre, et le Portage de Témiscouata reprend son ancienne valeur. Mais comme les courriers en profitent pour exiger des prix très élevés - le gouverneur Haldimand parle même de la

“honteuse exploitation” des Acadiens (11) -, les autorités gouvernementales décident, dès la fin de la guerre, d'améliorer le service de la poste en construisant le chemin du Portage de Témiscouata.

Les travaux, faits par corvée par les habitants de Saint-Roch à la Rivière-des-Caps, commencent à la fin de mai 1783 et se poursuivent jusqu'au début de novembre. Le chemin construit suit en gros le tracé de l'ancien sentier du régime français et rejoint la route qui mène à Québec à environ “Six lieues plus bas que l'Eglise de Kamouraska (12)”, à peu de distance de l'église actuelle de Notre-Dame-du-Portage. De là, il s'enfonce dans les terres en suivant presque toujours la direction sud-est; passant ainsi sur le travers du pays, il croise toutes les montagnes et traverse des bas-fonds. Comme il a fallu éviter les obstacles les plus considérables, la route est très tortueuse. Ouverte de douze pieds de large sur toute la longueur, elle est débarrassée du bois, des souches, des roches et des cailloux. Sur une partie du parcours, soit du fleuve à la rivière du Loup, les bas-fonds sont pontés “avec 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 partie est donc complètement achevée et permet facilement de circuler en voiture.

Mais le temps a manqué pour construire un pont sur la rivière du Loup - on la traverse en canot - et pour faire un travail définitif de cette rivière au lac Témiscouata. Dans cette partie, le chemin est aussi passable pour les voitures, mais le pontage est moins solide, provisoire pour ainsi dire (13). Il faut donc poursuivre les travaux dans les années suivantes. En 1785-86, par exemple, la route est élargie jusqu'à 22-24 pieds avec des fossés de chaque côté; ce qui en fait, selon Hugh Finlay, directeur général des postes au Canada, “une bonne route d'été, mais qui ne sera guère praticable l'hiver, jusqu'à ce qu'on installe des colons pour battre le chemin d'un établissement à l'autre (14)”.

Comme ce conseil n'est pas suivi et qu'aucun entretien n'est fait, le chemin du Portage se détériore rapidement et, au bout de quelques années, des arbres tombés l'encombrent et tous les ponts sont détruits; il devient impassable pour n'importe quelle voiture et très difficile pour les voyageurs à pied. C'est d'ailleurs là toute l'histoire du chemin du Portage de Témiscouata! En temps ordinaire, les autorités civiles le négligent et n'engagent des sommes d'argent que pour assurer un minimum de passage; quand surviennent des crises - la guerre anglo-américaine de 1812-14, le soulèvement de 1837-38, la “guerre” de l'Arostook de 1839 -, les chefs militaires font remettre le chemin en bon état pour y faire passer rapidement des troupes de la Nouvelle-Ecosse au Canada. Mais ce ne sont que des expédients qui s'avèrent insuffisants quand commence la colonisation du Témiscouata dans les années 1840-50. Il faut alors songer à refaire complètement une nouvelle route. Des trois tracés possibles - Témiscouata-Trois-Pistoles, Témiscouata-Isle-Verte,

vière-du-Loup -, on choisit le dernier qui suit en gros le chemin du Portage de Témiscouata, même s'il s'en écarte en plusieurs endroits “pour éviter des monticules et des savanes et pour l'améliorer en général (15)”. Construit de 1856 à 1862 au coût “astronomique” de \$182,000, le “chemin neuf” fait oublier graduellement la route de 1783 (16).

● Le chemin du Portage comme route postale

Du régime français à 1861, le Portage et le chemin du Portage de Témiscouata ont une vocation diversifiée. Ils servent de voie de pénétration aux missionnaires et autres voyageurs européens qui vont de l'Acadie à Québec, et vice versa; plusieurs Acadiens empruntent le Portage pour se sauver de la déportation. C'est également une route commerciale connue des chasseurs, mais aussi des négociants qui font des échanges entre Madawaska et Québec. De même, de nombreux Canadiens des paroisses de la rive du Saint-Laurent gagnent le haut de la rivière Saint-Jean pour s'y installer, si bien qu'en 1831 la moitié de la colonie de Madawaska est d'origine canadienne, l'autre moitié étant acadienne. Mais le Portage est davantage une route militaire qu'empruntent, particulièrement en hiver, les troupes qui veulent passer “rapidement” de leurs quartiers généraux à Halifax au Canada.

Ces divers types d'utilisation restent secondaires par rapport au transport du courrier. Construit en 1783 pour assurer une route postale facilement utilisable, le chemin du Portage de Témiscouata est régulièrement parcouru par les courriers chargés de la malle des colonies maritimes et de l'Angleterre. Malgré un départ difficile - le premier voyage coûte un prix exorbitant, un meurtre sème la terreur en 1784 -, le service s'organise efficacement, si bien qu'au tournant du XIXe siècle le Portage est devenu une maille importante du système postal des colonies britanniques de l'Amérique du nord. Il sert d'abord à relier le Canada aux différents bureaux de poste du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse; en 1800, la malle est transportée une fois par quinze jours en été, une fois par mois en hiver. La malle d'Angleterre prend le même chemin. Chaque mois, un paquebot part de Falmouth pour l'Amérique avec une malle à bord pour Québec. Pendant l'été, le navire arrête à Halifax et y dépose la malle pour le Canada; lettres et dépêches sont de là envoyées à Québec par le Portage. De novembre à février, cependant, le paquebot va directement à New York et livre les malles à un agent spécial qui les expédie à Montréal par le chemin le plus court. Par contre, le gouvernement et les particuliers peuvent envoyer, à l'année longue, leurs correspondances en Angleterre via le chemin du Portage; une malle pour l'Angleterre part de Québec à tous les quinze jours en été et une fois par mois en hiver “pour être mise à bord du premier paquebot pour Falmouth (17)”.

Le Portage a cependant de la difficulté à conserver son rôle de route postale. Les marchands et le public en général trouvent que le transport du courrier est trop lent. En 1810, le voyage Halifax-Québec durent souvent un mois; le gouverneur Craig exige de le réduire à 16-17 jours (18). Si, à partir de 1820, le temps est parfois diminué à sept jours, la moyenne n'en reste pas moins de dix jours par voyage (19). C'est beaucoup trop, assure-t-on. C'est pourquoi certains gouverneurs - Craig, Richmond, Dalhousie, entre autres - expédient des dépêches par les Etats-Unis. A plus forte raison les marchands et les particuliers ont-ils tendance à utiliser la voie plus rapide de New York car, au dire du responsable des postes canadiennes, “le système de la transmission des lettres par la voie d'Halifax est maintenant (1831) moins commode, que la voie de New York, par la raison que par la voie d'Halifax, nous n'avons qu'un paquebot par mois, tandis que par la voie de Liverpool et de New York, il part régulièrement toutes les semaines des vaisseaux marchands de l'une et l'autre place (20)”.

La différence dans le prix d'envoi des lettres favorise également la voie de New York au détriment du Portage. On sait que le système postal anglais, adopté au Canada, prévoit un tarif basé sur quatre classes de lettres (simple, double, triple, d'une once) et sur la distance parcourue. De ce point de vue, la route d'Halifax, plus longue que celle de New York se trouve donc défavorisée. Ainsi, en 1839, le tarif officiel d'une lettre simple pour Londres s'établit comme suit:

	Halifax	New York
De Québec	3s. 8d.	3s. 4d.
De Montréal	4s.	2s. 11d.
De Toronto	4s. 8d.	3s. 3d.

Faut-il alors s'étonner de l'impopularité de la voie d'Halifax et du Portage chez les marchands de Montréal et de Toronto?

Et pourtant, le Bureau des Postes de Londres, de qui dépendent directement les postes canadiennes, et les secrétaires d'Etat insistent pour faire passer au moins les dépêches officielles par le Portage. Ils considèrent “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 aux réglemens (sic) de notre gouvernement; au lieu que nos communications par la voie de New York, dépendent de nos relations politiques avec les Etats-Unis, et de leurs dispositions à no(u)s laisser, comme ils le font à présent, percevoir leurs taxes de poste (21)”. C'est donc pour se libérer de la tutelle américaine qu'on favorise le transport des malles par le Portage et Halifax. On s'efforce en conséquence d'augmenter les facilités en améliorant régulièrement le chemin du Portage et en organisant des malles plus fréquentes: hebdomadaires à partir de 1822 et bihebdomadaires en 1839.

Grâce à cette politique, le service postal atteint, vers 1839, sa plus grande célérité. La distance entre Fredericton et Woodstock s'effectue “par waggon ou sleigh” en 18 heures et de là au Grand Sault en 24 heures.

Du Grand Sault à la tête du lac Témiscouata, on prend 36 heures en remontant en canot et 24 heures en descendant, 24 heures dans les deux directions en "sleigh". Enfin les 150 milles qui séparent le lac Témiscouata de Québec sont parcourus en "petite charrette ou sleigh" en 40 heures. La malle passe donc de Fredericton à Québec en 213 heures environ. De plus, des malles extraordinaires sont envoyées qui passent de Fredericton à Québec en 12 heures de moins que la malle ordinaire (22). Mais ce n'est pas assez pour concurrencer la voie des États-Unis. En 1842, les autorités gouvernementales cèdent aux pressions et acceptent de faire désormais passer les malles par Boston. Le chemin du Portage de Témiscouata, de route postale, se mue en route militaire encore une fois.

● Les courriers qui parcourent le chemin du Portage

Le transport des malles se fait par des courriers. Au début, la même personne parcourt toute la distance de Québec à Halifax, aller-retour. C'est le cas, en 1784, de Durand, Louis Mercure et David Higginbottom. En 1787, John Givin possède tous les contrats des diverses étapes de Québec à Halifax. Mais quand l'organisation se précise, le long trajet est divisé entre plusieurs courriers. En 1821, par exemple, huit employés différents transportent la même malle de Québec à Halifax. Le nombre des étapes varie cependant avec les époques. Alors qu'en 1821 le même courrier va de Fredericton à Québec, en 1832 le trajet est confié à deux contractants différents. L'organisation définitive entre Fredericton et Québec compte les quatre étapes suivantes:

1. de Fredericton à Woodstock;
2. de Woodstock au Grand Sault;
3. du Grand Sault à la tête du lac Témiscouata (Cabano);
4. du lac Témiscouata à Québec.

Plusieurs de ces courriers sont bien connus dans les régions de Madawaska et de Témiscouata: Jean-Baptiste Desgranges, David Higginbottom l'Indien (23), les frères Martin dont Alexandre est le plus célèbre, et les trois Mercure: Louis, Joseph et Michel (24). Dans les archives, j'ai rencontré le nom de: Joseph Robichaud, Charles Beaulieu, Henry Tardie, André Marquis, André Boucher, Firmin Cyr, Philippe Long, Thomas Jones, Lewis Stripman et la mention des nommés Labadie et Toupin. Et cette liste n'est sûrement pas complète.

Leur tâche n'est pas une sinécure. Sauf peut-être à la fin des années que nous étudions, le transport des dépêches se fait toujours dans des conditions très difficiles. Les sacs qu'il faut porter contiennent des lettres, des journaux, des livres de comptes et toute la paperaie gouvernementale, et ils pèsent de 100 à 130 livres. De Québec à l'entrée du Portage, on peut compter sur un système de voiture de louage et une bonne

route. Par contre, la plupart du temps, il faut traverser le Portage à pied ou, tout au plus, à dos de cheval. En hiver, c'est un véritable cauchemar à cause des tempêtes de neige et des arbres tombés. Au printemps, les inondations rendent le passage encore plus périlleux: "Il est à ma connaissance personnelle, témoigne T.A. Stayner, que dans plusieurs endroits du chemin entre Frédéricton et le fleuve St-Laurent, des Courriers ont été obligés de marcher des milles entiers dans l'eau jusqu'à la ceinture, et de porter les Malles sur leur tête ou sur leurs épaules, pour empêcher qu'elles ne fussent endommagées par l'eau, faisant en cela ce que personne au monde n'aurait voulu faire excepté des Voyageurs Canadiens (25)". Une fois atteint le lac Témiscouata, les tribulations ne sont pas terminées, car sa traversée est toujours dangereuse à cause des hautes vagues, et même la rivière Madawaska n'est pas de tout repos en automne et au printemps.

Le plus souvent, les courriers ne voyagent pas seuls, car la malle est trop considérable. En 1816, par exemple, le courrier régulier entre Fredericton et Québec, Charles Beaulieu, doit demander de l'aide pour transporter la malle d'Angleterre qui comprend trois sacs. Le nombre des sacs augmente d'ailleurs d'année en année. Vers 1825, Sayner avoue lui-même avoir vu "six, neuf, et même dix gros sacs pesans (26)". Faut-il s'étonner que ces courriers protestent régulièrement contre le mauvais état de la route?

Comme ces courriers étaient assez peu instruits, ils n'ont guère laissé de récits de leurs voyages au Témiscouata. Mais nous avons plusieurs descriptions de la traversée du Portage; l'une des plus intéressantes est celle d'un officier du 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick qui se rend de Saint-Jean à Québec, du 11 au 27 janvier 1813. Plusieurs courriers ont dû vivre des aventures semblables:

Le matin suivant le vent ayant modéré les deux compagnies traversèrent le lac. La nature de la marche de ce jour était une nouvelle expérience. Sous l'action du soleil et du froid une croute s'était formée sur la neige, mais elle pouvait à peine supporter les moins lourds, et les autres s'enfonçaient dans la neige jusqu'à la glace qui couvrait le lac; ce trajet était pénible, mais ceux qui chassèrent la raquette s'évitèrent ce désagrément. Une marche de 18 milles fut exécutée et nous fûmes enchantés de trouver une habitation au commencement du portage [la ferme de Long]. [...]

La marche le lendemain était effectuée à travers un pays montagneux [...]. C'était une journée triste et fatigante, car les bancs de neige étaient d'une épaisseur, ici et là, de dix à douze pieds et les montées et descentes continuelles étaient extrêmement fatigante pour ceux qui devaient trainer les toboggans. Les descentes étaient plus dangereuses que les montées car si le conducteur

n'était pas habile il perdait contrôle du toboggan qui descendait la côte à une allure vertigineuse avec le résultat que tout ce qu'elle contenait était renversée pêle-mêle, ou elle se heurtait contre les arbres et se brisait au grand amusement de ceux qui avaient échappé à un accident. Tout ceci retardait tellement la colonne que quoique la tête avait complété sa marche à onze heures du matin, l'arrière-garde ne rentrait au campement qu'à cinq heures et demie du soir. Notre repas, composé de lard salé et de biscuits, terminé, nous nous couchions sur nos branches de sapin tout autour du feu [...]

Au matin nous partions cette fois l'esprit gai sous l'impression que ce serait notre dernier jour dans un pays inhabité et que le lendemain nous nous trouverions dans une région où la hache avait conquis la forêt et où la culture quoique encore très rude et primitive nous montrerait des signes d'activité humaine. Nous avons été seuls si longtemps n'ayant à templer que la neige et la forêt silencieuse, que les officiers et les hommes étaient réjouis de voir tout à coup arriver un représentant de l'intendance, en traîneau tiré par un cheval, qui avait été spécialement dépêché de Québec à notre rencontre. En plus de l'eau de vie et des rations, il avait eu la gentillesse de nous apporter de bonnes provisions de volailles, jambons, veau et vins, à trois milles du portage, ce qui nous permit cette fois-ci de nous préparer le meilleur repas que nous ayons jamais goûté [27].

● On peut donc conclure de ce qui précède que, de toutes les anciennes routes du Québec, le Portage de Témiscouata a sans doute l'une des histoires les plus passionnantes. Sentier indien très tôt fréquenté par les missionnaires, les militaires et les voyageurs européens, il devient finalement une route essentielle que parcourent régulièrement les courriers. C'est d'ailleurs pour eux qu'est construit le premier chemin en 1746 et surtout celui de 1783. Le chemin du Portage de Témiscouata est alors une route postale importante, et cela jusqu'en 1842.

Les courriers qui l'empruntent pour porter les dépêches de Québec à Woodstock, à Fredericton et même à Halifax sont des personnages courageux, débrouillards, forts que nous aimerions connaître davantage. Ils n'ont malheureusement laissé que peu de documents sur leur vie et leur métier. Il faut donc scruter les correspondances officielles, les rapports gouvernementaux, les journaux pour rapailler certains témoignages sur les Mercure, les Martin, les Marquis... Ce que nous y trouvons nous fait souhaiter qu'on se penche davantage sur la vie de ces courriers du Témiscouata.

Nive Voisine,
Université Laval

NOTES ET REFERENCES:

1. Raoul Blanchard, **L'Est du Canada français, "province de Québec"**, Montréal, Beauchemin, 1935, I, p. 200.
2. C'est le nom que lui donne, entre autres, le chevalier de Lévis: "De cette ville (Québec), on descend quarante lieues le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la Rivière du Loup; on remonte cette rivière; après quoi, on fait le portage de Témiscosatac (Témiscouata), qui a vingt lieues et au travers des montagnes, et l'on arrive au lac Témiscosatac, qui a sa décharge par la Rivière Madawaska dans la rivière Saint-Jean" (Lévis au maréchal de Mirepoix, 4 sept. 1757, **Collection des manuscrits du maréchal de Lévis**, Montréal, 1889-95, II, p. 148.
3. AC, CIIA, 85: 165v. C'est évidemment le premier chemin construit au Témiscouata et, si je ne m'abuse, dans le Bas-Saint-Laurent.
4. AC, CIIA, 85: 147. L'entrepôt est construit en 1746, mais les vivres ne sont transportées au lac Témiscouata qu'au printemps de 1747.
5. "Mémoire touchant la situation de la rivière St-Jean et des environs de d'Acadie", 1749, **Rapport de l'archiviste du Canada (RAC)**, 1905, II, app. A, 3, p. 371.
6. Silhouette et la Galissionnière, "Mémoire sur les colonies de la France Septentrionale", déc. 1750, **ibid.**, p. 399.
7. Bigot à Rouillé, 22 oct. 1750, **ibid.**, p. 382.
8. La Jonquière au même, 1 mai 1751, **ibid.**, p. 402.
9. Pierre Gauthier, **Voyage en hiver et sur les Glaces, de Chédaïque à Québec (En l'hiver, de 1755-1756)**, reproduit dans: Fr. Marie-Victorin, "Le Portage du Témiscouata", **Mémoires de la Société royale du Canada**, XII (1918), I, p. 68.
10. Beauharnois et Hocquart, **Extrait en forme de Journal de ce qui s'est passé d'intéressant dans la Colonie, à l'occasion des mouvements de guerre...**, 4 nov. 1746, AC, CIIA, 85: 101-169.
11. Haldimand à Parr, 22 juin 1783, APC, B150, 187.
12. Joseph Bouchette, **Description topographique de la province du Bas-Canada (...)**, Londres, Faden, 1815, p. 556.
13. Je base ma description sur un rapport du grand voyer Jean Renaud (ANQ, **Procès Vergaux des grands voyers du district de Québec**, VII, 63v. -66) complété par une lettre du même à Haldimand, 20 juin 1783, **ibid.**, VII, 35-37. J'ai raconté la construction de ce chemin dans ma thèse de licence ès lettres, **Le chemin du Portage de Témiscouata de 1783 à 1839**, Québec, 1958, p. 28-35.
14. H. Finlay, **Copy of a Report made by the Deputy Postmaster General for the Province of Quebec to the Right Honorable Lord Dorchester**, 30 août 1787, British Museum, **King's Maps**, CXLX, 59-2-a, p. 1-5.
15. **Appendices des Journaux de l'Assemblée de la Province du Canada**, 14 (1856), 4, app. no 31, p. 33.
16. Sur tous ces travaux, voir: **Un portage, le Détour, Notre-Dame-du-Lac**. Le comité du centenaire de Notre-Dame-du-Lac, 1969, p. 39-45.
17. **The Quebec Almanach**, Québec, Neilson, 1800, p. 55.
18. Craig à Liverpool, 19 nov. 1810, APC, Q113, 92.
19. Griffin à Goldie, 13 fév. 1839, APC, Q229-1, 180.
20. "Rapport du comité spécial sur les affaires du Département du bureau de la poste", 26 mars 1831, **Appendices des Journaux de l'Assemblée du Bas-Canada**, XL (1830-31; F.F., p. 8. Le responsable est alors Thomas Allen Stayner.
21. **Loc. cit.**
22. "Rapport sur le Département des Postes, 1840-46", **Appendices des Journaux de l'Assemblée de la Province du Canada**, V (1846), F, p. 15.
23. Vers 1787, on lui concède, à Cabano, une terre qui sera occupée par John Long à partir de 1809; Higginbottom l'avait mise en vente dès 1788 (**La Gazette de Québec**, 25 déc. 1788).
24. Le frère Marie-Victorin (**op. cit.** p. 71s.) donne d'intéressants détails sur Louis Mercure.
25. "Deuxième rapport du Comité sur le Département de la Poste", 8 mars 1835, AJBC, XLV (1835-36), II, G.G., p. 18.
26. **Ibid.**, p. 20.
27. M. Pope, "Le 104ième régiment dans sa marche de Frédéricton à Kingston en 1813", **Le Terroir**, XII, 12 (mai 1931), p. 23-25; XIII, 1 (juin 1931), p. 26-28.