

L'émergence d'une région stratégique Le Témiscouata

La Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata

Volume 8, Number 2, November 2002

De La Rochelle au Témiscouata

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11204ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

La Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata (2002). L'émergence d'une région stratégique : le Témiscouata. *Histoire Québec*, 8(2), 30–34.

L'émergence d'une région stratégique

Le Témiscouata

PAR LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DU TÉMISCOUATA

Avec la publication en 2001 d'un ouvrage intitulé «Témiscouata, synthèse historique», la Société d'histoire et d'Archéologie du Témiscouata s'est vue décernée le prix Léonidas-Bélanger (2002) par la Fédération des sociétés d'histoire du Québec. Elle a partagé cet honneur avec la Société historique et culturelle du Marigot (Longueuil) pour son remarquable «Atlas historique» dont M. Michel Pratt a été le maître d'œuvre.

Pour rendre hommage aux gens du Témiscouata et souligner leur contribution à la découverte et à la connaissance de leur région, nous avons jugé sage et utile de reproduire dans les pages qui suivent quelques extraits significatifs de cette synthèse historique rédigée par M. Christian Pelletier, avec le concours de M. Claude Ouellet.

Si l'objectif essentiel de cet ouvrage est, comme le souligne le président Jacques Fournier, de rendre hommage au courage et à la ténacité des pionniers, tout en faisant connaître les principaux événements qui ont jalonné l'histoire de cette région, il faut également reconnaître que la lecture de ce volume est aussi un objet de fierté exemplaire pour tout Québécois puisqu'on y découvre de grandes et nombreuses leçons de courage et de solidarité.

G.B.

La Seigneurie Madawaska

La première forme d'organisation politique du territoire au Témiscouata fut la même que celle que la France avait instaurée dans l'ensemble de sa colonie de la Nouvelle-France: le régime seigneurial. C'est sous le nom de Seigneurie de Madawaska (ou *Madouesca* selon l'orthographe de l'époque) que le territoire actuel du Témiscouata est d'abord octroyé en seigneurie.

L'abbé Nive Voisine relate en ces termes l'octroi de cette première seigneurie, retracé aux Archives publiques du Québec: «En 1683, en effet, Charles Aubert de la Chesnaye, marchand à Québec, reçoit, au nom de ses enfants jumeaux Antoine Aubert et Marguerite Angélique, une étendue de trois lieues de terre le Long de chacun des deux bords de la Rivière nommée *Madouesca* proche de la Rivière St. Jean avec le Lac appelé *Cecemiscouata* et deux Lieues de profondeur dans les terres, sur laquelle étendue il désireroit faire des défrichements dans les dits lieux qui n'ont point jusqu'à présent été concédés».



Charles Aubert de La Chesnaye

Le document fut signé par le gouverneur La Barre et l'intendant Demeulles. Pour se situer dans le cadre géographique d'aujourd'hui, le fief ainsi octroyé se terminait à peu près à mi-chemin entre le lac et la rivière Saint-Jean.

Tous les auteurs consultés s'accordent à dire que la Chesnaye n'avait aucune intention de coloniser les territoires qui lui sont concédés et que son seul but était de faire prospérer son commerce de trafic de fourrures en établissant des postes de traite pour y attirer les tribus amérindiennes. Les occupants de ces postes ont donc été les premiers Européens à vivre au Témiscouata. Avant la construction de ces postes, le Témiscouata n'avait été visité que par des missionnaires de passage.

Lorsque Charles Aubert de la Chesnaye meurt à Québec le 20 janvier 1702, un procès est intenté à sa succession par le sieur de Blondeau dit la Franchise, de Charlesbourg. La sentence, prononcée le 29 octobre 1709, remet la seigneurie au requérant qui en devient ainsi le deuxième seigneur. Le troisième seigneur de Madawaska entre en possession de son bien d'une façon toute moderne: Pierre Claverie, garde des magasins du roi à Québec en fait tout simplement l'achat.

Si le premier propriétaire de la seigneurie Madawaska était très célèbre à son époque, il ne fut pas le seul. En 1763, celui qui devient le quatrième seigneur de Madawaska n'est rien de moins que celui que l'Angleterre vient de nommer gouverneur général de l'ensemble du territoire de sa nouvelle colonie: James Murray. Il achète la seigneurie et la conservera durant 39 ans. En 1802, la seigneurie fut vendue à deux reprises, d'abord à Henry Caldwell puis à Alexandre Fraser, deux patronymes demeurés au Témiscouata jusqu'à nos jours.

Le temps des Fraser

C'est sous le règne d'Alexandre Fraser que la seigneurie Madawaska a été morcelée pour la première fois depuis sa concession: «11 décembre 1818. Que le dit Joseph Bouchette prendra du côté ouest de la ri-

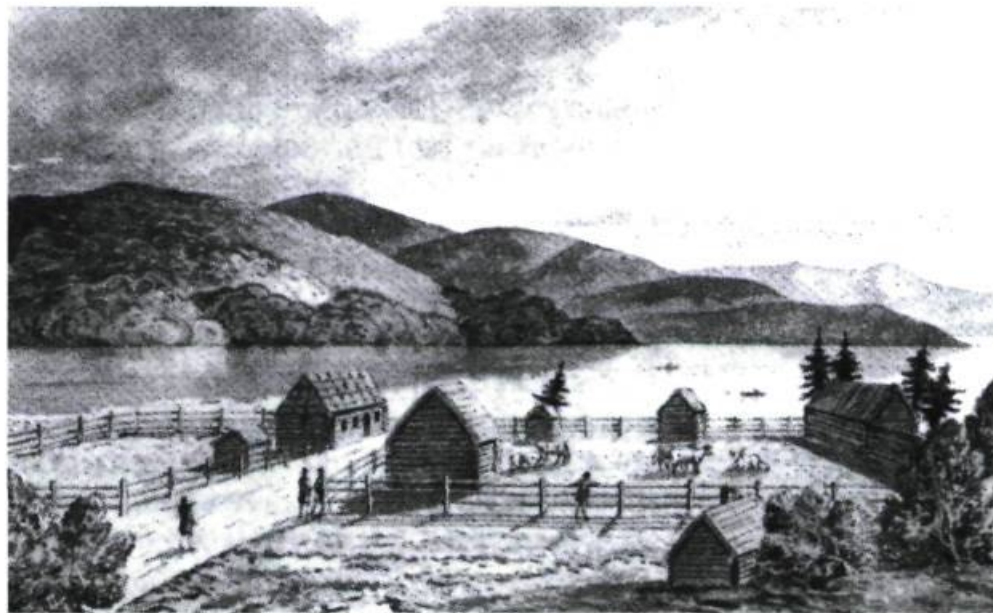
rière Madawaska et du lac Témiscouata son tiers depuis la (rue) Goulburn de la ville projetée [...] Et le dit Alexandre Fraser aura et prendra ses deux tiers depuis la dite rue Goulburn gagnant le dit chemin du Portage». Ce Joseph Bouchette était l'arpenteur général du Bas-Canada. Ce texte laisse également sous-entendre l'intention d'Alexandre Fraser de coloniser sa seigneurie.

Et, effectivement, Alexandre Fraser devient le premier et le seul des propriétaires de la seigneurie Madawaska à venir s'y établir, plus précisément sur les rives du lac Témiscouata dans les limites actuelles de la ville de Cabano. Il y arrive en 1823, à l'âge de 62 ans, en compagnie de sa seconde épouse Pauline Michaud, en provenance de Rivière-du-Loup où il demeurait jusqu'alors. Il habite sur sa seigneurie jusqu'en 1835 alors que, gravement malade, il retourne à Rivière-du-Loup où il meurt en 1837 à l'âge de 76 ans. Avant de quitter le Témiscouata, il vend toutefois sa seigneurie Madawaska à Stephen Cummings pour la somme de 60 000 \$.

Les motifs qui ont amené Alexandre Fraser à venir habiter au Témiscouata n'ont pas été clairement identifiés, mais l'on peut raisonnablement supposer qu'il désirait ainsi établir hors de tout doute la légitimité juridique de ses possessions dans le cadre des discussions entre le Bas-Canada et le Nouveau-Brunswick pour fixer les limites de leur territoire respectif. Trois commissions d'enquête ont été nécessaires avant que les deux gouvernements puissent en arriver à un accord. Or, le Bas-Canada, qui devint la province de Québec avec l'Acte de la Confédération en 1867, réussit à conserver le territoire du Témiscouata pour l'unique raison que celui-ci avait été érigé en seigneurie. C'est ainsi que les Témiscouatins devinrent des Québécois plutôt que des Néo-Brunswickois.

C'est toutefois une autre chicane de frontières, antérieure au désaccord fraternel entre le Bas-Canada et le Nouveau-Brunswick, qui est plus probablement à l'origine de la décision du seigneur de venir s'installer au Témiscouata. En effet, Alexandre Fraser désirait sans doute as-

surer de façon plus efficace la protection de sa seigneurie et surtout le volume de bois qu'elle contenait puisque les tensions entre la colonie et les États-Unis sur la question de la délimitation de la frontière devant partager leur territoire étaient perceptibles dès l'époque de son arrivée. C'est seulement quatre ans après son départ, soit en 1839, que ces tensions se sont d'ailleurs traduites par la guerre non sanglante de l'Aroostook.



La ferme Long, au bord du lac Témiscouata vers 1813. Dessin de Joseph Bouchette

Bien sûr, au départ d'Alexandre Fraser, et ce, malgré un séjour de douze ans, l'on est encore loin de voir une première structure sociale (école, église, etc.) au Témiscouata. Mais il n'en demeure pas moins que: «Pendant son séjour au lac Témiscouata, Alexandre Fraser fait construire quatre maisons, un moulin à scie et y défriche 70 à 80 acres de terre. En 1831, quatre familles sont établies autour du lac. On retrouve celle d'Alexandre Fraser, de William Doll, de Jean Allaire et une dernière que nous n'avons pu identifier».

Le début du morcellement

C'est à compter du départ d'Alexandre Fraser que le morcellement de la seigneurie Madawaska s'est véritablement enclenché. Ces divers propriétaires étaient cependant loin d'avoir les mêmes intérêts qu'Alexandre Fraser envers la colonisation de leurs territoires. Au contraire, ce n'est certaine-

ment pas grâce à leur soutien et encore moins grâce à leur initiative que la colonisation du Témiscouata s'est effectuée.

Si l'attitude la moins intransigeante de ces seigneurs face à la colonisation était celle de l'indifférence, ils avaient en commun le même intérêt et la même motivation pour faire l'acquisition de leurs propriétés: celle d'y faire l'exploitation de la forêt. Ce qui nous amène à faire la présentation du dernier propriétaire d'une

seigneurie sur le territoire du Témiscouata et le premier à ne pas être un individu mais une corporation privée: la Fraser Companies Limited.

En 1898, M. Donald Fraser faisait l'acquisition de 400 milles carrés de terrain au Témiscouata au coût de 125 000 \$. L'année suivante, après un investissement du même montant, commençait l'opération d'une usine de sciage à Cabano. C'était le début de tout un pan de l'histoire de la ville de Cabano et, dans une moindre mesure, du Témiscouata.

L'action de la compagnie

Dès les débuts de l'exploitation de son usine, la compagnie a fait construire des maisons pour ses ouvriers sur les bords de la pente du lac Témiscouata. Cette section de Cabano fut tout naturellement nommé par la population Village Fraser, appellation qui perdure toujours aujourd'hui. Ces

maisons étaient habitées par trente à quarante familles anglophones. Celles-ci étaient d'origine écossaise et provenaient soit directement de Kincardine, en Écosse, lieu de naissance de Donald Fraser, soit de Rivière-à-la-Chute, au Nouveau-Brunswick, endroit où se sont installés Donald Fraser, sa femme Ann et ses fils Donald et Archibald ainsi que 587 autres colons lorsqu'ils ont émigré d'Écosse en 1873.

Pour accommoder ces familles, le Village Fraser comptait une chapelle presbytérienne, une école et un magasin général. Le magasin desservait toutefois l'ensemble des employés et acceptait les livres de coupons émis par la compagnie à titre d'une partie ou de la totalité du salaire d'un employé, entretenant ainsi une dépendance totale des travailleurs à l'endroit de la compagnie.



La ville de Cabano en 1920.

L'abandon de l'exploitation de la compagnie Fraser à Cabano s'est faite en 1966 après qu'un incendie eut entièrement détruit l'usine de sciage. Mais les relations entre la compagnie et les autorités locales, régionales et même provinciales n'étaient déjà plus très bonnes à cette époque. Un document du Fonds Fraser, dans les archives de la Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata nous apprend les raisons de cette détérioration des relations: «C'est d'ailleurs sous les pressions de per-

sonnalités, d'entreprises et d'organismes régionaux que le gouvernement du Québec a fini par chasser de la province la compagnie Fraser, qui exploitait les forêts du Témiscouata pour produire de moins en moins de bois de sciage et de plus en plus de bois de pulpe, qui était acheminé vers l'usine d'Edmundston et ne créait donc pas d'emplois directs dans la région».

Le départ de la compagnie Fraser de Cabano a conduit, quelques années plus tard, à l'implantation de l'usine de carton ondulé de Papier Cascades Cabano, aujourd'hui Norampac. Mais l'on peut dire que c'est le retrait par le gouvernement des concessions forestières octroyées à la compagnie Fraser qui a mené à la disparition de la seigneurie Témiscouata.

Chemin du portage du Témiscouata

L'existence du lac Témiscouata et des portages qui devaient être faits dans cette région pour rejoindre le fleuve Saint-Laurent était connue des tout premiers Français à arriver en Amérique du Nord. Champlain et ses compagnons ont même connu l'existence du Témiscouata avant la fondation de Québec, en 1608. «En 1604, Ralleau, secrétaire du sieur de Mons, apprend de Secondon, chef de ladite rivière [Saint-Jean], que les habitants du pays vont par

icelle rivière jusques à Tadoussac, qui est dans la grande rivière de saint Laurent: & ne passent que peu de terre pour y parvenir», indique l'abbé Voisine qui cite les rapports écrits par Champlain de ses voyages.

Selon lui, il s'agissait du portage reliant la rivière Trois-Pistoles aux Sept-Lacs, à la rivière Ashberish et à la tête du lac Témiscouata. Les Amérindiens utilisaient aussi régulièrement deux autres portages: l'un reliait la rivière Bouaboucache, le lac Saint-Jean et la rivière du même nom, puis le lac et la rivière des Aigles, ensuite le lac et la rivière Touladi pour enfin arriver au lac Témiscouata; l'autre était un très long portage reliant le lac Témiscouata à la rivière du Loup. La popularité de ce dernier supplantera les deux autres au fil de l'histoire et il deviendra le seul à être connu sous le nom de portage du Témiscouata.

Une région de passage

La localisation géographique et le contexte historique de la colonisation de l'Amérique du Nord ont presque automatiquement conféré au Témiscouata un rôle de région de passage. La France a établi en Amérique deux colonies: la Nouvelle-France dans la vallée du fleuve Saint-Laurent, le Québec d'aujourd'hui, et l'Acadie, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick d'aujourd'hui. Pour survivre, ces deux colonies ont compris la nécessité d'établir des liens et des voies de communication entre elles. Et il fallait que ce lien soit un lien terrestre, puisque l'hiver tous les cours d'eau gelaient et isolaient les deux colonies. Or, le Témiscouata est le seul passage, par voie de terre, du Saint-Laurent vers les provinces maritimes.

Le portage fut utilisé à des fins autres que militaires. D'abord, la route a été utilisée par les missionnaires et par les personnes qui pratiquaient la traite des fourrures. Cette motivation commerciale remonte jusqu'à l'origine du Témiscouata puisque c'est pour faire prospérer son commerce des fourrures que Charles Aubert de la Chesnaye obtient de se faire octroyer la seigneurie du Madawaska. Mais ces utilisateurs ne justifiaient pas la construction d'une véritable route.

C'est, bien sûr, au moment des guerres qui ont mené à la Conquête par l'Angleterre de leurs colonies d'Amérique du Nord que les autorités françaises ont vraiment compris toute l'importance qu'elles devaient accorder à la route du portage du Témiscouata. Donc, à l'occasion des guerres d'Acadie, on fit, du sentier utilisé depuis longtemps par les missionnaires et les traiteurs de fourrure, un chemin de trois pieds de large. Les circonstances de la première utilisation massive de la route sont loin d'être réjouissantes: la déportation des Acadiens en 1755. Bien qu'il soit difficile d'établir des statistiques, il est hors de tout doute qu'une proportion importante des Acadiens qui sont venus se réfugier au Bas-Canada ont utilisé le portage du Témiscouata.

Cette route demeurera d'ailleurs, pour une longue période, d'une importance primordiale pour l'histoire des Acadiens. En effet, cette route assurera ensuite le peuplement du Madawaska, le Témiscouata jouant encore une fois son rôle de région de passage. C'est avec le Bas-Canada que le Madawaska choisira d'abord de se développer, par l'intermédiaire du cordon ombilical du Témiscouata. Il faut savoir qu'au début de la colonisation du Madawaska, il n'existe pas de route vers le sud conduisant à Fredericton et la distance est beaucoup plus grande, sans compter les chutes et les rapides du Grand-Sault qui représentent des obstacles majeurs. Par contre, malgré son état souvent délabré, le portage du Témiscouata constitue tout de même une voie de passage vers le Bas-Canada.

On constate donc qu'il aura fallu attendre la toute fin du régime français et la menace de sa disparition pour que les autorités coloniales décident enfin de faire une route de ce qui n'avait été jusqu'alors qu'un simple sentier utilisé régulièrement par les missionnaires et systématiquement par les traiteurs du commerce des fourrures avec les Amérindiens.

Même si la route du portage du Témiscouata est bien connue à la fin du



Convoi militaire dans le Grand-Portage vers 1850 (Archives nationales).

régime français, l'Angleterre, devenue maîtresse des colonies de la vallée du Saint-Laurent et des provinces maritimes, ne s'en préoccupe pas immédiatement après la Conquête. Il faudra qu'elle prenne conscience par elle-même de toute la valeur stratégique militaire de cette route pour s'y intéresser. C'est la guerre d'indépendance avec les États-Unis qui constituera le déclic.

Pour demeurer en communication avec la mère patrie

Au printemps de 1783, le gouverneur Haldimand décide donc de réaliser le projet qui devrait, selon lui, apporter une solution permanente à ces problèmes de communication. Il veut ouvrir une route commode pour assurer une communication sûre et rapide entre les deux provinces et avec la mère patrie. Haldimand confie la direction des travaux au grand voyer de Québec, Jean Renaud. Conformément à ses ordres, les travaux seront effectués par le personnel de la milice des différentes paroisses de la rive sud, proportionnellement à leur nombre respectif.

C'est à compter des travaux de 1783 ordonnés par le gouverneur Haldimand que le sentier de trois pieds aménagé à la fin du régime français sera élargi en une voie de douze pieds. Le sen-

tier devient une route que les historiens nommeront plus tard la route du portage du Témiscouata. Rapidement, un système régulier de poste transportant le courrier en Angleterre s'organise.

Le gouvernement s'intéresse de très près à cette route pendant les quelques années qui suivent; sa largeur est même portée à 22 et 24 pieds. Elle est donc plus que largement carrossable mais, en 1787, le directeur général des postes au Canada, Hugh Finlay, reste lucide malgré l'ampleur des travaux effectués: *«Pour tout dire [...], c'est une bonne route d'été, mais qui ne sera guère praticable l'hiver, si ce n'est à pied, jusqu'à ce qu'on installe des colons pour battre le chemin d'un établissement à l'autre»*.

Effectivement, le principal problème auquel les autorités britanniques seront confrontées avec la route du portage du Témiscouata sera celui de son entretien. La nature du territoire qu'elle traverse exigerait en effet un entretien constant non pas uniquement pour la maintenir en état mais pour éviter d'avoir à la refaire entièrement. Or, la négligence des autorités britanniques se poursuit jusqu'en 1812, et il faudra à nouveau une guerre pour qu'elles sortent de leur torpeur et procèdent à son amélioration.

Le service postal britannique a une importante faiblesse et celle-ci a pour nom la route du portage du Témiscouata. Le service est assuré par des courriers et leurs récits regorgent des multiples difficultés rencontrées dans la route du Portage. Le mauvais état quasi perpétuel de cette route est à l'évidence la cause de la lenteur du service postal entre Québec et Halifax. En 1810, le voyage d'Halifax à Québec dure souvent un mois, et la moyenne de jours requis par voyage en 1839 est encore de 10 jours. C'est considérablement plus lent que le service rendu par New York, à tel point que: «*Certains gouverneurs vont même jusqu'à expédier leurs dépêches par les États-Unis. À plus forte raison, les marchands et les particuliers utilisent-ils la route plus rapide de New York, car, [...] 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 toutes les semaines des vaisseaux marchands...*».

L'arrivée de «colons militaires»

Se rendant enfin compte de la justesse de la recommandation de Finlay et poussés par la guerre de 1812, les autorités britanniques décident d'établir des colons militaires le long de la route du portage du Témiscouata afin d'en assurer l'entretien. Il s'agit de la première véritable tentative organisée et volontairement planifiée de colonisation du Témiscouata. En 1814, l'arpenteur général de la province distribue des terres à intervalles convenables à des soldats du 10^e bataillon des Vétérans Royaux. Ils sont cinq cette première année mais seize autres colons militaires viennent s'installer le long de la route du portage dès l'année suivante.

Ces hommes viennent s'installer avec femme et enfants. Ces soldats s'installent là où l'armée juge qu'ils seront les plus utiles pour l'entretien de la route car en devenant colons, ils ne quittent pas pour autant l'armée: ils reçoivent encore leur solde et sont supervisés par un officier. C'est l'armée qui défraie aussi tous les coûts de leur installation y compris les provisions de la famille pour la première année.

Comme il avait été prévu, les colons militaires effectuent l'entretien et hé-

bergent les courriers et les autres utilisateurs de la route. L'expérience va bien tant et aussi longtemps que l'armée continue à distribuer à ses soldats colons des rations de nourriture. Or, l'armée cesse cette pratique en 1819 et une quinzaine de familles quittent immédiatement la région. En 1823, dix ans après la tentative de colonisation, il ne reste que huit familles établies le long de la route. Le major Elliott recommande le retour des rations de nourriture, mais l'armée abandonne définitivement cette pratique en 1826. Alors la presque totalité des familles quittent la région.

Si l'armée a pris la décision de mettre fin au système des rations de nourriture distribuées à ses colons militaires par souci d'économie, les autorités gouvernementales constatent vite qu'il s'agissait là d'un mauvais calcul. Avec le départ des soldats colons, le Parlement du Bas-Canada se voit dans l'obligation de voter des budgets considérables pour faire effectuer les réparations les plus urgentes à la route du portage du Témiscouata. Ces travaux lui coûtent 500 livres en 1826 et 800 livres en 1829.

La défense de la frontière

Lassées des coûts considérables requis pour l'entretien de cette route, à l'évidence extrêmement difficile, les autorités britanniques se décident à examiner la possibilité de réaliser un autre tracé qui serait plus commode et forcément moins onéreux que le portage du Témiscouata. À partir de 1821, des commissions d'étude se penchent régulièrement sur cette question sans réussir à trouver un autre tracé satisfaisant. Mais la reprise des tensions frontalières avec les États-Unis oblige les autorités gouvernementales à reléguer ce projet aux oubliettes et à se décider, une nouvelle fois, pour l'amélioration, au plus vite, de la route existante.

Cette fois, la tension se prolonge et atteint des sommets jamais égalés jusqu'alors, sommets qui débouchent sur la décision de construire une ligne de quatre postes militaires de défense le long de la frontière en litige, dont deux au Témiscouata. C'est la période que les historiens nommeront la guerre non sanglante de

l'Aroostook, de 1839 à 1842. En raison de la construction et de l'occupation de cette ligne de défense, le portage du Témiscouata n'aura jamais été aussi intensément utilisé et, conséquemment, la route n'aura jamais été entretenue avec autant de soin afin de permettre le passage des troupes.

Quel a donc été le rôle le plus important rempli par la route du portage du Témiscouata? Route postale? Route militaire? Les opinions diffèrent d'une personne à l'autre; par contre, on remarque que c'est uniquement pendant les périodes de conflit armé qu'un entretien adéquat était effectué et que des améliorations importantes étaient apportées à la route du portage du Témiscouata afin qu'elle puisse permettre la défense du territoire. Nous estimons donc que les autorités britanniques considéraient cette route comme étant en premier lieu une route militaire.

L'apogée de la route du portage du Témiscouata dans son rôle de route militaire a été atteint avec l'avènement de la guerre non sanglante de l'Aroostook. Pendant les trois années de ce conflit, de 1839 à 1842, le portage a en effet été régulièrement utilisé pour l'acheminement des troupes.

La guerre de l'Aroostook

La guerre non sanglante de l'Aroostook a constitué une étape marquante dans l'histoire de la région parce qu'elle a permis de démontrer la valeur stratégique de cette route du point de vue militaire. En conséquence, le Témiscouata, une région éloignée, a acquis, avec cette guerre une certaine importance pour l'ensemble de la province de Québec.

Cette confrontation entre la colonie britannique d'Amérique du Nord et son voisin, les États-Unis, tire son origine des ambiguïtés contenues dans le Traité de Versailles signé en 1783 pour mettre fin à la guerre d'indépendance américaine. En effet, ce traité définissait fort vaguement une portion de la frontière entre les deux pays...

■