

Le chemin du Portage, vecteur de la mémoire identitaire bas-laurentienne

Billy Rioux

Volume 25, numéro 4, 2020

Paysages du mouvement - Chemins anciens et canaux historiques

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/93139ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Rioux, B. (2020). Le chemin du Portage, vecteur de la mémoire identitaire bas-laurentienne. *Histoire Québec*, 25(4), 29–31.

Le chemin du Portage, vecteur de la mémoire identitaire bas-laurentienne

par Billy Rioux

Candidat à la maîtrise en histoire à l'Université du Québec à Rimouski, **Billy Rioux** est auteur, consultant dans les productions télévisuelles et coprésident à l'Association patrimoniale du chemin du Portage. Il est bénéficiaire de la bourse Accélération (MITACS) pour constituer une base de données centralisant l'ensemble de la documentation existante sur l'histoire du chemin du Portage et d'une bourse du Fonds de recherche du Québec — Culture et société pour créer la première base de données des archives criminelles bas-laurentiennes du XIX^e siècle. À travers ses recherches il aborde les questions plus théoriques liées à la mobilité et les dynamiques sociales dans les milieux ruraux.



Chemin du Portage de 1783 (tracé A) et le chemin Neuf de 1840 (tracé B) (ArcGIS).

Le chemin du Portage, ancienne route postale stratégique dans l'histoire du Canada.

À la moitié du XVIII^e siècle et pendant une bonne partie du XIX^e siècle, le chemin du Portage était une importante voie de circulation et parmi les plus empruntées de l'Amérique du Nord britannique. Reliant à travers la forêt et les montagnes du Bas-Saint-Laurent, Notre-Dame-du-Portage, sur les rives du fleuve, jusqu'au lac Témiscouata, ce chemin s'étendait sur près de 90 kilomètres. Il avait pour fonction d'assurer le transport de la poste et la circulation des militaires entre Québec et l'Acadie même lorsque les glaces empêchaient la circulation des navires sur le fleuve.

Entre son ouverture en 1746 et son abandon en 1860, le chemin du Portage a connu une certaine évolution, notamment plusieurs modifications à ses infrastructures et à son tracé afin de faciliter le transport des troupes militaires et du courrier. En 1840, dans un contexte de rivalité territoriale avec les États-Unis, le nouveau Fort Ingall est construit sur la rive du lac Témiscouata pour protéger la frontière du Canada. À la même époque, Fraserville (aujourd'hui Rivière-du-Loup) connaît un développement économique et démographique fulgurant, ce qui incite les autorités à déplacer le tracé du chemin du Portage, pour le faire passer au cœur de Fraserville. Cette nouvelle section s'appellera le chemin Neuf.

Les prochaines modifications d'envergure surviennent en 1860. À cette époque, une large route est construite, parallèle au chemin du Portage, appelée le « chemin du Témiscouata ». Aujourd'hui, cette route représente approximativement le tracé de l'autoroute 85. L'ouverture de cette nouvelle route et, en 1888, du chemin de fer du Témiscouata, rend les déplacements vers l'intérieur du pays plus faciles et efficaces. Le chemin du Portage est dès lors abandonné par les autorités et prend désormais le nom de « vieux chemin du Portage ».

Aujourd'hui, des traces du chemin du Portage sont toujours visibles : sections carrossables ou sentiers de VTT, quelques poteaux-témoins et des anomalies topographiques en pleine forêt. Des artefacts (pipe de plâtre, monnaies, etc.) démontrent également son potentiel archéologique. Dans cette veine, l'Association patrimoniale du Chemin du Portage a le mandat de protéger, diffuser et éduquer sur l'histoire de cette importante route bas-laurentienne.

Le potentiel des archives judiciaires dans la recherche

Le chemin du Portage attire l'attention des scientifiques depuis déjà un siècle. Dès 1918, le frère Marie-Victorin publiait une première synthèse historique sur cette voie de communication. Selon lui, aucun chemin terrestre n'aurait relié le fleuve Saint-Laurent au lac



Borne en bois sur le chemin du Portage.
(Photo de l'auteur, 2017).

Témiscouata pendant le Régime français à cause des innombrables querelles politiques¹. Selon lui, les militaires et les Premières Nations utilisaient plutôt un réseau fluvial parsemé de courts portages pour atteindre le lac Témiscouata.

Plusieurs historiens se sont intéressés à ces portages, mais la documentation historique ne permet pas de certifier le tracé de certains d'entre eux. Notamment celui d'un sentier de portage qui suivrait le futur tracé du chemin du Portage de 1746. Selon l'historien Alain Roy, aucune source archéologique ne prouve cette route de portage, d'autant plus qu'il serait contraire à la logique amérindienne de porter sur une si longue distance².

En 1746, les autorités du Régime français font construire « un chemin ou sentier d'Environ 3 pieds dans le Portage depuis La Rivière-du-Loup[...] jusques au lac Témisquata ».³ Cette route permettrait aux troupes françaises d'atteindre plus rapidement la rivière Saint-Jean et mieux protéger leur frontière⁴.

À partir de 1783, la désorganisation du service postal vers les États-Unis oblige les autorités à améliorer le chemin du Portage. Il permet de briser « l'isolement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse et aux lettres et dépêches de circuler d'une extrémité à l'autre des colonies anglaises de l'Amérique du Nord⁵ ». Le chemin conservera cette importance stratégique jusqu'à la moitié du XIX^e siècle.

Pour la deuxième moitié du XIX^e siècle, période où le chemin du Portage est abandonné par les autorités, nos connaissances sont beaucoup plus limitées. Quelques monographies régionales font mention de son existence, mais n'apportent aucune analyse ni aucune information sur son utilisation après 1860. Le chemin du Portage a-t-il été oublié par les gens ou, au contraire, a-t-il continué d'être exploité par la population locale? Si oui,

quelles étaient ses fonctions? Les sources qui portent sur cette période sont très rares et c'est probablement ce qui explique que les études le soient tout autant. Jusqu'ici, les historiens se sont surtout appuyés sur des sources traditionnelles pour étudier ce chemin, sources produites par l'État dans le cadre de son administration du chemin. Mais après que l'État eut cessé de l'entretenir en 1860, ces sources ne contiennent plus que quelques informations sporadiques disséminées dans des correspondances ou rapports, des greffes, des carnets d'arpenteur et des sources cartographiques.

Pour pallier ce problème, il faut se tourner vers d'autres types de sources. C'est pourquoi les archives judiciaires ont été sollicitées pour rechercher des informations sur le rapport que la population locale a pu entretenir avec l'ancien chemin du Portage.

Des infractions sur le chemin du Portage

La recherche a porté sur deux fonds imposants regroupant des archives judiciaires criminelles et pénales. Le premier est le fonds de la Cour du banc du roi/de la reine, une cour criminelle supérieure, et le second est le fonds du Tribunal des juges de paix pour le district de Kamouraska, une cour criminelle et pénale inférieure⁶.

Pour étudier le chemin du Portage et le rapport que les individus entretenaient à son égard, il a fallu trouver dans ces deux fonds toutes les causes dans lesquelles le délit était survenu sur ce chemin ou à proximité. Pour ce faire, seules les causes où le délit était survenu à moins de cinq kilomètres du chemin du Portage ont été retenues. Dans ce contexte, les dépositions représentent une source inestimable. Elles permettent parfois de situer le lieu exact du délit, soit un magasin, une propriété foncière, un bâtiment, une rue particulière ou un quartier⁷.

Au terme de ce dépouillement, nous avons situé géographiquement 56 infractions survenues sur le chemin du Portage, entre 1860 et 1900, qui ont donné lieu à des poursuites en justice. Cette carte permet de voir comment se répartissent ces causes sur le territoire.

Des résultats surprenants

La répartition géographique de ces délits permet de constater que le chemin du Portage s'organise désormais selon deux tendances : d'une part, on constate une forte concentration des délits en milieu urbain, rassemblés autour de deux pôles, et une répartition très lâche dans le milieu rural.

Les délits survenus en milieu urbain se concentrent autour de deux pôles : la gare de Fraserville et la Pointe de Rivière-du-Loup. La gare de Fraserville et ses alentours forment le point central où se concentre la forte majorité des délits. Ces délits ont pour la plupart été commis sur la voie publique. Par exemple, on note un individu accusé d'obstruction du trottoir avec une roche ayant rendu la circulation difficile; une marchande itinérante d'avoir effectué un commerce illicite de marchandises à

vente privée sans être munie de la licence exigée à cet effet. On retrouve aussi quelques accusations pour voies de fait, pour avoir troublé la paix et pour de nombreux délits de vagabondage. D'autres délits se sont en revanche produits sur une propriété privée : quelques personnes sont accusées d'avoir voler des biens dans une maison de pension, un hôtel ou sur le terrain du chemin de fer l'Intercolonial, une femme est accusée d'avoir tenue une maison de débauche à proximité de la gare, un homme de s'être évadé de la prison de Fraserville, et un autre d'avoir troublé le culte religieux dans une église.

À la Pointe de Rivière-du-Loup, les accusations portées concernent là aussi la tenue d'une maison de débauche et de petits méfaits liés au vagabondage : avoir crié, juré et avoir été en état d'ivresse sur la voie publique. On dénombre aussi des vols d'argent, d'accessoires pour la pêche et d'autres biens survenus dans un commerce, un hôtel et sur le bord de l'eau. Finalement, un charretier est accusé d'avoir contrevenu à un règlement municipal en conduisant ses chevaux « à une vitesse excédant de beaucoup six milles à l'heure ».

Du côté de l'arrière-pays, la population est beaucoup moins nombreuse et, par le fait même, les délits moins fréquents. Nous avons repéré trois cas de pêche illégale et cinq cas de petits larcins : un cas de vol de bois de chauffage, deux autres de vol de chevaux et deux cas de vol d'argent.

Bien que peu nombreux, ces quelques délits permettent tout de même de savoir que les gens utilisaient la section du chemin du Portage située dans l'arrière-pays pour pêcher (illégalement peut-être, mais tout de même!) sur les lacs de la région, pour exploiter du bois et pour circuler de village en village (dans ce cas-ci, à dos de cheval volé!).

Ces exemples sont autant d'indices nous indiquant que ce chemin a été utilisé tant pour se déplacer au quotidien, pour accéder et exploiter les ressources du territoire.

Les archives judiciaires pour découvrir les zones d'activités d'un chemin

Grâce aux archives judiciaires, on a pu constater que, lorsque le chemin du Portage perd ses vocations postales et militaires, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la population continue à l'utiliser, mais en lui attribuant de nouvelles fonctions. L'analyse géolocalisée des actes criminels survenus sur le chemin du Portage permet de constater que deux zones se distinguent dans l'organisation des activités pratiquées par la population sur ce chemin. En ce qui concerne la zone urbaine, deux pôles d'activités sont particulièrement intenses : la gare de Fraserville et ses alentours, de même que la Pointe de Rivière-du-Loup, où poussent à cette époque des hôtels et des résidences secondaires, mises en location. Ces activités sont liées à une économie de villégiature en émergence. D'autre part, l'arrière-pays est caractérisé par des activités liées à l'exploitation des ressources.



Le pôle urbain avec la Pointe de Rivière-du-Loup et la Gare de train de Fraserville (ArcGIS).



Le nombre de causes par lieux du délit sur le tracé du chemin du Portage entre 1860-1900 (ArcGIS).

NOTES

- MARIE-VICTORIN, « Le portage du Témiscouata », *Société Royale du Canada*, 1918, p. 70
- ROY, Alain, « Les chemins anciens du Témiscouata : évaluation historique et patrimoniale », *Histoire plurielle*, 2002, p. 11-17.
- VOISINE, Nive, *Le chemin du portage de Témiscouata de 1783 à 1839*, Thèse (de licence), Université Laval, 1958, p. 18.
- L'historien W. O. Raymond avance qu'elle n'aurait été complétée qu'en 1750. Dans Raymond WILLIAM ODBER, « Earliest Route of Travel between Canada and Acadia. Olden-time Celebrities who used it », *Mémoires de la Société royale du Canada*, vol. 15, 1921, p. 33-46.
- VOISINE, Nive, « Le chemin du portage de Témiscouata de 1783 à 1839 », Mémoire de baccalauréat, Université Laval, 1958, p. 86.
- Cette base de données est accessible à Bibliothèque et Archives nationales du Québec de Rimouski et le sera prochainement sur le portail de l'institution.
- Les listes de propriétaires, les livres de renvoi et les actes notariés du Registre foncier du Québec ont aussi été dépouillés pour localiser les délits.