

7 La frontière et la douane

Au bout du quai public de notre municipalité à Cedarville, il y a un téléphone dans une boîte jaune. Le téléphone et le grand panneau qui l'accompagne, qui énonce certaines obligations légales, sont la propriété de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Le téléphone a été mis en service dans les années 1970 pour établir, ou plutôt rétablir après une longue interruption, une présence douanière, bien que symbolique et impersonnelle, à Cedarville.

Le téléphone de la douane reflète une réalité qui est largement tenue pour acquise (et parfois ignorée) par les résidents d'Ogden. Pourtant cette présence est importante dans l'histoire de notre municipalité, car elle régit notre mobilité en direction du sud. Impossible d'oublier qu'Ogden est adjacente à un plan d'eau international, le lac Memphrémagog, et que notre limite sud coïncide avec la frontière.

L'histoire de l'établissement de cette frontière est fascinante et l'établissement des douanes dans cette zone est un récit fait d'intransigeance, d'ironies intrigantes et de jalousies villageoises mesquines.

Milieus sauvages, zones frontalières et frontières

Sous le Régime français, l'administration coloniale considérait les territoires à l'est du bassin hydrographique du Richelieu et du lac Champlain et au sud du fleuve Saint-Laurent comme étant simplement des étendues sauvages ininterrompues. Elles n'étaient pas convoitées pour la colonisation, car le peu d'habitants, même à la toute fin du régime français (~ 70 000 habitants), était insuffisant pour exploiter adéquatement les terres arables le long du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu. De plus, la très accidentée rivière Saint-François exigeait un nombre excessif de portages. Les ressources naturelles de la région étaient soit naturellement rares ou épuisées (fourrures), soit trop éloignées du marché (bois pour les mâts des navires).

D'un point de vue géopolitique, la couronne française revendique le territoire des Abénakis (aujourd'hui les Cantons-de-l'Est) comme faisant partie de la Nouvelle-France. Toutefois, dans la pratique, la Couronne et les autorités coloniales reconnaissent l'autonomie des diverses nations autochtones sur ce vaste territoire et, au mieux, affirment que ces régions font partie de la « sphère d'influence » française. Au fur et à mesure que les hostilités avec les colonies anglaises plus peuplées du littoral atlantique s'intensifient, la région est considérée comme une « zone tampon » des plus utiles. Une région sauvage impénétrable, du moins pour une grande force militaire, et contrôlée par les alliés autochtones des Français.

Avant la Conquête, aucune frontière officielle entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre n'avait été convenue. Cependant, les Hollandais et les Anglais



Détail d'une partie d'une carte réalisée par le cartographe français Nicolas Sanson en 1656. Le lac Memphrémagog n'est pas indiqué sur cette carte, mais on considérait la région comme une partie de la Nouvelle-France.

avaient toujours utilisé la latitude 45° nord comme limite de leurs colonies. Lorsque les Britanniques prennent officiellement le contrôle de la Nouvelle-France en 1763, ils utilisent cette même convention pour marquer la limite entre New York et la nouvelle province de Québec.

Alors que l'agitation se transforme en révolte dans les Treize Colonies, les Britanniques sont très heureux d'avoir hérité de la zone tampon française. En 1775, l'impénétrabilité de la nature sauvage pour une grande force militaire est amplement démontrée puisque l'invasion du Québec par le général rebelle Benedict Arnold et son armée est un désastre. L'armée d'invasion peine à trouver son chemin à travers la nature sauvage du Maine jusqu'à la rivière Chaudière et elle perd presque la moitié de ses hommes.

Avec la fin de la Révolution américaine et la signature du Traité de Paris en 1783, la frontière provinciale entre New York et le Québec devient une frontière internationale. Les Britanniques sont alors encore plus déterminés à maintenir une zone tampon sauvage, dans l'espoir d'empêcher tout contact étroit entre les Américains et la population canadienne. Puisque les Américains ont développé des idées dangereuses de républicanisme et de gouvernement représentatif, les Britanniques désirent empêcher que ces idées nouvelles conduisent les Canadiens à la subversion ! Ce n'est qu'en 1792 que les terres de la Couronne sont ouvertes à la colonisation. Même après l'arrivée massive de colons dans les cantons, le contrôle local de la frontière encore mal définie dans le canton de Stanstead attendra jusqu'en 1821. **La frontière elle-même ne sera définitivement fixée qu'en 1842.**

Le faux 45e, notre frontière internationale

Pour notre région, le 45e parallèle de latitude nord a quelque chose de bien particulier qui a pris naissance au siècle des Lumières (XVIIe et XVIIIe siècles), car les autorités d'Angleterre et de Hollande ont utilisé cette latitude pour définir les concessions de terres dans le Nouveau Monde.

La frontière canado-américaine a été tracée de façon arbitraire. Elle traverse le cœur de la campagne dans les Cantons-de-l'Est, pourfendant les lacs, les rivières et les chaînes de montagnes, tous orientés dans un axe nord-sud. Dans l'Antiquité, la division des royaumes respectait le paysage naturel, mais au XVIe siècle, alors que la raison supplantait lentement la foi et la superstition, les intellectuels de l'époque ont cherché à imposer un certain ordre mathématique et géographique au monde, et ont commencé à utiliser les lignes de latitude (parallèles) et de longitude (méridiens) sur leurs cartes.

La 45e ligne de latitude dans l'est de l'Amérique du Nord

En 1606, le roi James Ier donne à la Plymouth Company d'Angleterre une charte lui permettant de fonder des colonies entre les 41 et 45° de latitude nord. En 1614, les Hollandais décrètent que la frontière nord des Pays-Bas est le 45e parallèle. Les revendications territoriales françaises de l'époque, fondées sur les explorations côtières de Champlain et du Sieur de Monts (1604-05), s'étendent du 40° au 46° nord.

Partie de la carte dessinée par le cartographe français Guillaume De L'Isle en 1703, montrant la frontière entre le Canada et la Nouvelle-Angleterre coïncidant avec le 45°N.

Vers 1700, un consensus informel semble s'établir entre Britanniques et Français pour fixer la frontière entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre autour du 45e parallèle. Lorsque les Britanniques triomphent militairement en 1760, les cartes utilisent la latitude 45° N comme ligne de division arbitraire séparant les colonies de New York et du New Hampshire de la nouvelle province de Québec. Cette frontière est officiellement entérinée par la Proclamation royale du 7 octobre 1763 (Traité de Paris).

L'arpentage Collins - Vallentine

Avec la fin de la guerre de Sept Ans entre l'Angleterre et la France, la pression est forte pour accorder des terres à coloniser dans les parties nord de l'État de New York et du New Hampshire. Il fallait donc tracer clairement la frontière au nord.



En août 1766, Sir Henry Moore, gouverneur de la province britannique de New York, écrit au gouverneur Murray du Québec pour lui proposer de fixer la 45e parallèle nord à l'endroit où elle rencontre la rivière Richelieu. Afin de trancher la question et de déterminer la position exacte du parallèle, le Québec nomme un homme d'expérience, l'arpenteur général adjoint du Québec, John Collins. New York, nomme Robert Harpur, un professeur de mathématiques. Les deux experts ont travaillé indépendamment, avec leurs propres instruments astronomiques, pour déterminer un seul point de départ précis sur la ligne. Cela permettrait, en théorie, d'arpenter le reste de la ligne imaginaire à l'aide de simples boussoles magnétiques. Cependant, les deux points de départ se trouvaient à **six milles l'un de l'autre**, sur la rive est du lac Champlain. Ironiquement, les deux hommes ont réduit la taille de leur province respective.

Finalement, il a été décidé que l'instrument utilisé par le Québec était le plus précis et le point établi par Collins a été choisi comme le départ du tracé du 45e parallèle.

Le gouverneur William Tyron de New York a repris le relevé du 45e parallèle en 1771.

Le gouverneur Moore meurt en 1769 sans

que le tracé du parallèle soit accompli. Le nouveau gouverneur de New York, William Tyron, reprend le travail deux ans plus tard. Le seul homme qui travaille de façon constante sur ce projet est John Collins, du Québec. Les arpenteurs américains désertaient dès que l'occasion se présentait, parfois trop malades pour continuer. Collins termine le travail seul pour les deux gouvernements. L'américain qui couvre le plus de terrain avec Collins est un certain Thomas Vallentine, il fait partie de l'équipe qui a traversé la région du lac Memphrémagog en 1772.



En plus de Collins et de Vallentine, l'équipe d'arpentage conjointe comptait 20 personnes en 1772 : « 8 (hommes) pour transporter les provisions, 4 pour couper les arbres qui se trouvent sur la ligne, 2 pour marquer les arbres, c'est-à-dire un de chaque côté de la ligne, 2 chaînes, 1 homme pour porter les piquets, et 3 hommes pour porter nos instruments et nos bagages ».

Motifs cachés

Vers le 24 juillet 1772, l'équipe d'arpenteurs arrive sur les rives du lac Memphrémagog et y reste jusqu'au 16 août. Même si cela ne faisait pas partie de leur mandat, ce temps est consacré à la réalisation d'une carte détaillée du lac Memphrémagog pour les spéculateurs fonciers. La région était largement connue pour son potentiel de colonisation.

À peine trois semaines après le retour de l'équipe d'arpenteurs à Québec en octobre, plusieurs pétitions réclamant d'immenses étendues de terre dans la région du lac Memphrémagog arrivent au bureau du Comité des terres.

Ces pétitions sont rejetées, mais il est intéressant de constater que Collins et Vallentine ont profité de leur travail pour le gouvernement afin de créer des opportunités de gain personnel. Collins est décédé en 1795, laissant dans sa succession d'importantes propriétés foncières dans tout le Bas et le Haut-Canada, y compris le canton entier de Hereford dans les Cantons-de-l'Est.

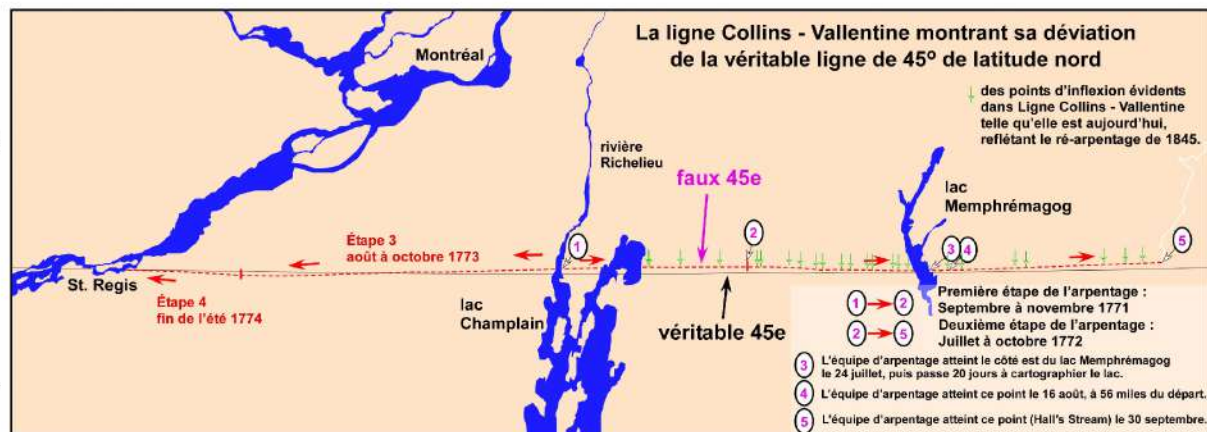
Soixante-dix ans de défis

À la suite de l'Acte constitutionnel de 1791, créant le Bas et le Haut-Canada, un grand nombre (91) de nouveaux cantons sont créés dans les régions sauvages du sud-est du Bas-Canada (Québec). Les arpenteurs adjoints, en particulier ceux qui ont reçu une formation en arpentage militaire, ont noté des écarts constants le long du tracé du 45^e parallèle. Sur la carte de l'arpenteur général Joseph Bouchette imprimée en 1805, la ligne Collins-Vallentine passe au nord du vrai 45^e, et l'ampleur de cette erreur augmente en allant vers l'est.



Une réimagination artistique par Gael Eakin de Collins et Vallentine arpenteant le 45^e.

La ligne Collins-Vallentine est imparfaite et il est facile aujourd'hui de critiquer leur travail. Il faut pourtant réaliser qu'il s'agissait d'un arpentage en milieu sauvage sans précédent sur plus de 160 miles, entreprise avec des instruments d'arpentage rudimentaires et imprécis. S'il n'y avait pas eu cette erreur au point de départ du lac Champlain, la ligne aurait été assez précise pour attirer des éloges.



La ligne Collins-Vallentine a été arpentée pendant quatre saisons, de 1771 à 1774.

Après la guerre de 1812, toutes les frontières entre les États-Unis et l'Amérique du Nord britannique sont revenues à leur position d'avant-guerre. Étant donné les préoccupations des deux parties quant à la validité de la ligne Collins-Vallentine, un nouvel arpentage du 45^e parallèle nord est devenu prioritaire.

Fort Blunder

En 1818, le Suisse-allemand Ferdinand Hassler prend la relève de l'arpenteur américain Andrew Ellicott qui avait vérifié la borne de Saint-Régis l'année précédente avec l'arpenteur britannique Johann Ludwig Tiarks. Ces derniers ont pu confirmer que la borne, installée en 1768, était d'une précision remarquable avec moins de 100 pieds d'écart. Cependant, en poursuivant l'étude vers l'est, Hassler et Tiarks découvrent qu'à Rouse's Point sur le lac Champlain, la ligne Collins-Vallentine se trouve à 3 500 pieds au nord du véritable 45^e parallèle. Pire encore, en 1816, les Américains avaient construit le « Fort Blunder », un immense fort en pierre sur la rive ouest du lac Champlain, bien au nord du 45^e parallèle. Les Britanniques sont ravis de s'emparer de ce fort et exigent que les Américains sécurisent le site de construction pour ses « nouveaux » propriétaires.



Vue vers le nord en direction de la rivière Richelieu avec les ruines du fort Montgomery (flèche), construit sur le site du « fort Blunder ».

La ligne Collins-Vallentine gagne la partie

La Grande-Bretagne et les États-Unis, même après un arbitrage, ne parviennent toujours pas à s'entendre sur les frontières. Au début des années 1840, une troisième guerre entre la Grande-Bretagne et les États-Unis permet de rouvrir le dossier. Le secrétaire d'État du gouvernement américain nouvellement élu, Daniel Webster, entame en avril 1842 une série de pourparlers avec Lord Ashburton qui aboutissent à un accord de compromis, le Traité de Washington, signé le 9 août 1842.



Les principaux négociateurs du traité de Washington, 1842. Lord Ashburton (à gauche) et Daniel Webster (centre). Lt.-Col. J.B. Estcourt (à droite) de la Commission britannique.

Pour les Cantons-de-l'Est et le « Northeast Kingdom », la ligne Collins-Vallentine, malgré ses erreurs, était acceptée comme frontière internationale officielle.

Redécouvrir la ligne Collins-Vallentine

Alors que les politiciens et les diplomates se chamaillaient depuis quelque soixante-dix ans, Mère Nature n'était pas restée les bras croisés. L'ancienne ligne, envahie par la végétation, était devenue difficile à retrouver. Des équipes d'arpenteurs britanniques et américains ont été envoyées en 1845 pour la localiser et couper une bande de 30 pieds dégagée à hauteur de poitrine et une bande intérieure de 8 pieds dégagée jusqu'au sol. Ils ont placé des bornes en fonte à chaque déviation de la ligne et partout où elle traversait un lac, une rivière ou une route. Le contingent officiel de la Commission britannique en 1845 était dirigé par le lieutenant-colonel J. B. Bucknell Estcourt et comprenait vingt hommes des Royal Sappers and Engineers. Le nombre d'ouvriers, principalement des bûcherons et des porteurs/équipeurs, s'élevait à 500 personnes.

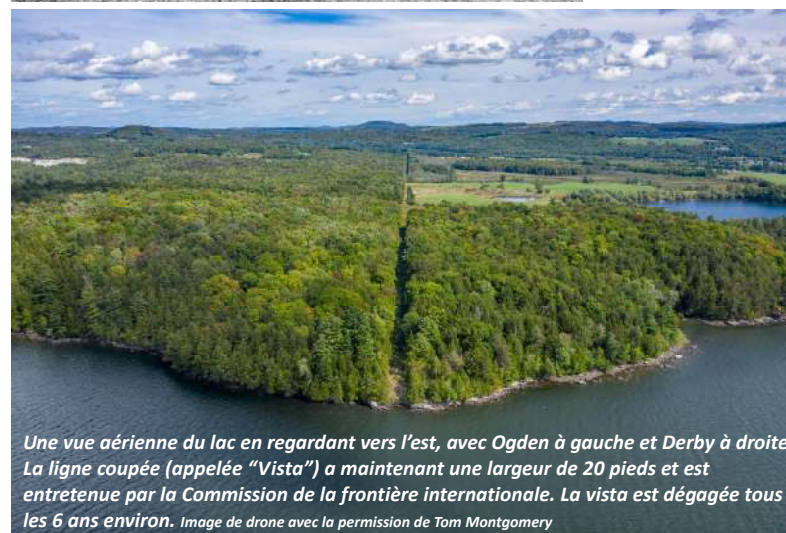


Stations astronomiques pour déterminer la longitude, dont une majeure à Ogden.

L'une des exigences de l'arpentage était de déterminer avec précision la longitude de 15 stations astronomiques sélectionnées le long de la frontière, dont une à Ogden. Sur une corniche de granit en pente, située à proximité, l'équipe d'arpentage a inscrit une ligne méridienne qui indiquait l'emplacement de la frontière et de la station astronomique. La pierre gravée est encore bien lisible aujourd'hui.



Photographie prise par Douglas Weir vers 1900. Roche gravée à Ogden localisant la station astronomique utilisée lors du nouvel arpentage de la ligne de démarcation en 1845. De gauche à droite, Frederick Douglas, Ruthven Douglas, et un garçon plus âgé non identifié.



Une vue aérienne du lac en regardant vers l'est, avec Ogden à gauche et Derby à droite. La ligne coupée (appelée "Vista") a maintenant une largeur de 20 pieds et est entretenue par la Commission de la frontière internationale. La vista est dégagée tous les 6 ans environ. Image de drone avec la permission de Tom Montgomery

Après le nouvel arpentage de 1845, la ligne de démarcation a de nouveau été laissée à l'abandon, car aucune politique visant à l'entretenir n'avait été adoptée. Cette situation est corrigée en 1908 lorsque les États-Unis et le Royaume-Uni (au nom du Canada) signent un traité créant la *Commission de la frontière internationale*. Cette commission est chargée de maintenir le panorama et les nombreux monuments de la frontière en bon état.

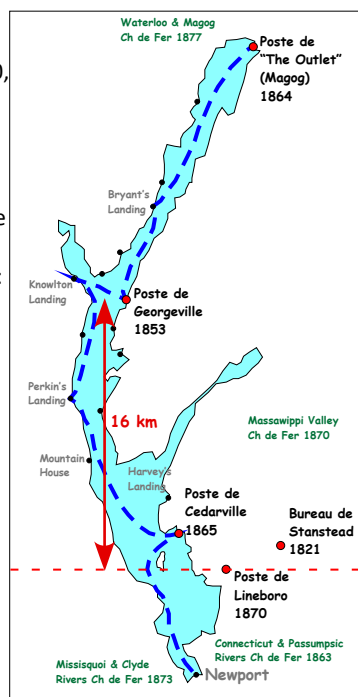
L'établissement controversé de Cedarville

Dans les Cantons-de-l'Est, on trouve de nombreux petits villages qui étaient des centres prospères au milieu des années 1800, avec une école, une église, un magasin général, quelques entreprises, peut-être une auberge, et quelques maisons. De nos jours, beaucoup de ces endroits ne sont plus qu'un carrefour portant un nom historique. Mais ce n'est pas le cas de Cedarville même si de grands projets ne s'y sont jamais concrétisés: pas de village, pas de ville, pas de centre animé. Cedarville est « fondée » le 24 mai 1865 et sa première structure est un quai de douane.

Extrait du Stanstead Journal, 8 juin 1865:

... En raison du fait que les douanes de Sa Majesté sont stationnées ici, il est devenu nécessaire de construire un quai.... En conséquence, la construction d'un quai a été commencée et achevée le 24, afin de permettre aux bateaux de débarquer. Un certain nombre de résidents de l'endroit ont donc suggéré que l'anniversaire de Sa Majesté soit célébré à l'occasion de l'achèvement du quai. En conséquence, très tôt le matin, un certain nombre de mains robustes ont saisi une perche qui avait été préparée et, en quelques instants, l'Union Jack a flotté gracieusement dans la brise, à quinze mètres au-dessus de leurs têtes, et a été salué par de fortes acclamations.... M. Moir, de Gline's Corner, suggère que l'endroit soit appelé Cedarville, car il est situé dans un splendide bosquet naturel de cèdres. Il est alors proposé, appuyé et résolu que Cedarville soit adopté comme nom de l'endroit. Trois acclamations ont été données pour la prospérité de l'endroit, et trois pour la Reine.

Avant l'ère de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur les sociétés, les droits de douane et les taxes constituent la majeure partie des recettes publiques. Le service des douanes et du revenu joue donc un rôle essentiel et fait l'objet d'une surveillance étroite de la part des gouvernements. Dans le but de surveiller la route des diligences entre Montréal et Boston, la province du Bas-Canada établit un bureau des douanes et du revenu à Stanstead dès 1821. Toutefois, cette présence n'a guère entravé la circulation des biens et des personnes à la frontière mal définie (et peu respectée). En 1844, le gouvernement cherche à limiter ce « libre-échange » de fait et instaure un système beaucoup plus étendu de douane dans les Cantons-de-l'Est.



Carte du lac avec les postes des douanes, les autres débarquements, l'itinéraire des bateaux à vapeur et les dates de début du service ferroviaire.

Les eaux internationales du lac Memphrémagog représentent un défi, surtout lorsque le commerce augmente avec l'introduction des bateaux à vapeur en 1850. Au milieu des années 1860, deux bateaux à vapeur dotés d'une capacité de chargement importante naviguent régulièrement sur le lac, le *Mountain Maid* et le *Stars and Stripes*. Il est prévu de lancer un navire encore plus grand, le *Lady of the Lake*.



La première version du *Mountain Maid*, lancée en 1850 et pilotée par G.W. Fogg.

En 1850, le premier poste de douane du lac est établi à Georgeville. Puis, en 1864, un bureau est établi à Magog (alors connu sous le nom d'Outlet). Les postes de Georgeville et de Magog relèvent tous deux de la juridiction du bureau de Stanstead, mais ils sont très éloignés de la frontière réelle. En 1864, les fonctionnaires du Québec conviennent qu'il est nécessaire d'établir un poste de douane « plus près de la ligne ».

Où le nouveau poste de douane doit-il être situé et qui doit y travailler ?

On envisage brièvement d'utiliser un site à Harvey's Bay où il y a déjà un quai pour bateaux à vapeur. Cette idée est rejetée en faveur d'un point plus au sud sur le côté est d'Echo Bay, appartenant au fermier Daniel Noakes. À cet endroit, la vue sur la ligne de démarcation et sur la partie canadienne adjacente du lac est presque sans obstacle.

Le premier, et pendant une longue période, le seul officier affecté au poste de Cedarville, est Matthew Dixon. Dixon travaille pour Douanes et Revenu depuis 1846, à la fois comme régisseur du débarquement et comme agent de sécurité. L'affectation à Cedarville s'accompagne d'une promotion au poste de receveur adjoint. Originaire d'Angleterre, Dixon arrive au Québec en 1832. En 1836, il s'installe à Stanstead et travaille comme tailleur. En 1837, il épouse Elmira Lee, dont le grand-père est un pionnier de Stanstead (1797).



Matthew Dixon (1810 - 1880)

Pendant la rébellion de 1837-1839, Dixon s'engage dans la milice et sert comme lieutenant. Ironiquement, Dixon doit se retrouver sous les ordres d'un supérieur à Stanstead, Chauncey Bullock, mais ce dernier est un sympathisant des rebelles et il fuit au Vermont pendant les troubles pour éviter d'être arrêté. Le supérieur de Chauncey à Québec, est un patriote assez célèbre, Robert S.M. Bouchette. En 1838, Bouchette est exilé aux Bermudes pour avoir épousé la cause de Papineau et, plus grave encore, pour avoir commandé les forces patriotes lors de l'escarmouche de Moore's Corners. Bouchette ne revient au Canada qu'en 1845 (après le *nolle prosequi* de 1843); il entre dans la fonction publique en 1846 et devient commissaire des douanes en 1851.

Création du bureau de douane de Cedarville.

Dixon qui avait été affecté à Saint-Régis pendant un certain temps demande de retourner à Stanstead. À son arrivée au printemps 1865, il supervise la construction, par David W. Moir et d'autres habitants de la région, du quai pour les bateaux à vapeur à Cedarville. Le quai est imposant, son encaissement est encore bien visible au large de Packard's Point. La disposition des rochers dans l'encaissement suggère une forme en L, avec une entrée nord protégée. La construction du quai coûte plus de 100 \$, une somme rondelette pour les années 1860. Peu après l'achèvement du quai, à la fin du mois de mai, Dixon ajoute un petit bâtiment de deux étages combinant bureau de douane et hangar à bateaux. C'est à partir de cet édifice exigu qu'il commence à exercer ses fonctions.

Dixon et sa femme logent dans une ferme voisine, où il installe également un bureau de douane temporaire pour surveiller le trafic sur la voie publique.

La bataille entre Cedarville et Georgeville

La création du nouveau bureau de Cedarville rend superflu celui de Georgeville, situé à 10 miles de la frontière. La décision est prise de fermer ce dernier, créant une opposition locale véhémente. Cette fermeture signifie une perte considérable de revenus (légaux et illégaux), d'emplois et de prestige pour la petite communauté. Les habitants font pression pour faire annuler la résolution et persuadent l'honorable juge Day de plaider leur cause à Québec. George Washington Fogg, éminent citoyen de Georgeville et maître du Mountain Maid, choisit tout simplement d'ignorer les nouvelles règles. Il déclare sous serment que "jamais il n'enverra son bateau à Cedarville. Il prétend préférer l'envoyer par le fond et couler avec lui" !

De l'autre côté, monsieur Albert Knight, député du comté de Stanstead fait du lobbying en faveur de Cedarville. Des inspections sont effectuées, des rapports rédigés, et finalement Cedarville demeure le choix logique. Cependant, dans la tradition bureaucratique, aucune mesure n'est prise et les deux postes continuent de fonctionner en parallèle.

Fonctionnement et fermeture

En 1867, le Passumpsic & Connecticut River Railroad s'est avancé jusqu'à la frontière (North Derby), et Dixon est réaffecté à ce dépôt. Les employés de la douane sont M. McGowan (sous-collectionneur) et de M. Young (serveur de débarcadère). En 1872, un véritable bureau de douane est construit à côté du quai. Après l'achèvement du chemin de fer Massawippi Valley en 1870 jusqu'à Sherbrooke, le fret par voie d'eau diminue et le quai se détériore progressivement. Vers 1885, le sous-port de Cedarville est fermé. La maison des douaniers est déplacée de 140 mètres vers l'est sur la glace et sert pendant de nombreuses années de résidence d'été pour la famille Landsburg, puis de maison permanente pour Jesse et Campbell Elder. Elle est démolie en 1994.



(À droite) Même bâtiment, mais relocalisé plus à l'est et appartenant à Jesse et Campbell Elder. (En dessous) Le quai du Cedarville à Packard's Point, vers 1897, mais reconstruit en 1888 après la fermeture du sous-port.



Le quai des bateaux à vapeur de Georgeville vers 1890, avec un petit bâtiment sur piliers (comme celui de Dixon)

Épilogue

Georgeville a conservé un poste de douane jusqu'au 1er décembre 1933, date à laquelle, pour exactement les mêmes raisons que celles invoquées 69 ans plus tôt, le sous-port est fermé en faveur d'un bureau situé plus au sud sur le lac, plus près de la ligne de démarcation; d'abord sur l'île Province pendant quelques années, puis sur la rive ouest du lac, près de Mansonville. La justice a finalement prévalu dans cette affaire, car dans les années 1970, la douane est revenue à Cedarville sous la forme d'un grand panneau et d'une cabine téléphonique jaune.

