

François-Xavier Aubry : illustre inconnu

Pierre Cécil

Volume 7, numéro 1, juin 2001

Énergie et société en Mauricie

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11413ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cécil, P. (2001). François-Xavier Aubry : illustre inconnu. *Histoire Québec*, 7(1), 29–32.

François-Xavier Aubry : illustre inconnu

PAR PIERRE CÉCIL, Appartenance Mauricie, Société d'histoire régionale

Cavalier remarquable, négociant habile, explorateur, découvreur, chef de convois, aventurier, François-Xavier Aubry fut l'un des plus fameux voyageurs de l'ouest des États-Unis au milieu du 19^e siècle. Les Américains l'avaient baptisé le « Napoléon des plaines ».

Il fut l'égal du fameux Kit Carson qu'il a côtoyé pendant des années et des autres célèbres pionniers de la conquête du « Far West » américain. Téméraire et courageux, assoiffé d'aventures, il fait partie de ce groupe d'élite qui a développé l'Amérique à force de volonté et de ténacité.

Origine et premiers emplois

Fils de Joseph Aubry et Madeleine Lupien, François-Xavier est né le 3 décembre 1824 à Saint-Justin, comté de Maskinongé, où son père est cultivateur. Il occupe le 4^e rang d'une famille de treize enfants. Ayant rapidement appris à lire, écrire, et compter, il quitte l'école vers l'âge de douze ans.

Par la suite, il se trouve un premier emploi de commis au magasin général Grand-Trompe-souris² à Saint-Joseph de Maskinongé. Il y découvre de l'intérêt pour le monde des affaires. Vers l'âge de quinze ans, on le retrouve au grand magasin général de Monsieur Marchand à Saint-Jean-sur-Richelieu où il y passera trois ans à acquérir expérience, maturité et à établir des contacts. Plus le temps passe, plus il songe à quitter vers les États-Unis afin d'y faire des affaires et tenter fortune comme beaucoup de compatriotes qui ont migré du Québec vers cette destination de rêve. En septembre 1845, il apprend avec douleur la mort de son père qui laisse à sa femme la charge de six enfants de moins de quinze ans. Plus tard, François-Xavier lui enverra périodiquement des sommes d'argent afin de

l'aider à joindre les deux bouts. Par la suite, cette dernière quittera Saint-Maurice où elle habitait depuis 1840 avec sa petite famille, après leur départ de Saint-Justin, pour s'installer à Trois-Rivières.

Les Illinois et Saint-Louis, Missouri

Le pays des Illinois était à l'époque un immense espace traversé par la rivière Ohio, colonisé par les Français, il fut cédé à l'Angleterre par le traité de Paris et, plus tard, aux États-Unis lors de leur indépendance. Les immigrants canadiens-français continuent à s'y rendre malgré le changement d'allégeance. François-Xavier Aubry ne se retrouvera pas en territoire complètement inconnu. De ce vaste espace surgiront, au début du 19^e siècle, les États du Missouri, de l'Indiana et de l'Illinois.

C'est à Saint-Louis³, Missouri, ville située au confluent au Mississippi et du Missouri, que se rendra François-Xavier Aubry en mai 1843. Cette ville deviendra l'un des points de départ de la grande migration vers l'Ouest.

Peu de temps après son arrivée, François-Xavier débute comme commis pour la maison Lamoureux & Blanchard, un magasin d'épicerie et de marchandises sèches. Il y apprend l'anglais et y perfectionne son français.

L'Ouest américain

À l'aube du 19^e siècle, l'immense région située à l'ouest du Mississippi est tout à découvrir. Bien sûr, de nombreuses tribus indiennes et d'innombrables troupeaux de bisons l'occupent mais les Américains de l'est du Mississippi se sentant à l'étroit, rêvent de ces territoires inexplorés.

Le « Far West » est le paradis des chevaux sauvages, des bisons, des ours, des chiens de prairies, des chèvres sauvages et autres espèces.

Depuis l'achat de la Louisiane⁴, à la France en 1803, les États-Unis se sont considérablement agrandis. Près de 300 000 Indiens sont présents dans l'Ouest vers 1845. Il n'est pas facile aux unités de l'armée dispersées dans les avant-postes isolés, de protéger les colons et les convois de chariots. Ce dernier est le véhicule par excellence des pionniers et des marchands. Il peut transporter jusqu'à 3000 livres de chargement et mesurer 16 pieds de long par 6 pieds de large.

Dès qu'on entend dire qu'un convoi est en train de s'organiser les gens affluent de partout vers le point de départ. Des marchands transportant tous les objets qu'on peut imaginer, des chercheurs d'or, des aventuriers, des colons, des voyageurs attendant la formation du convoi. Il est impensable qu'un individu puisse s'aventurer seul sur les pistes dangereuses vers l'Ouest.

On choisit un chef d'expédition parmi les centaines d'hommes et l'heureux élu aura la lourde responsabilité de conduire son monde à bon port.

Les principales pistes offertes aux voyageurs, vers 1840, étaient celles de l'Orégon, Santa Fe, de la Californie et des Mormons. On doit les premières pistes à travers les Rocheuses aux trappeurs et aux commerçants de fourrures. Ces derniers sont les véritables découvreurs de l'Ouest. Ils connaissaient la région mieux que quiconque et entretenaient de bonnes relations avec les Indiens et même, mariaient leurs filles. À l'époque d'Aubry, les trois plus anciens coureurs des bois et des plaines étaient Antoine Leroux⁵, Thomas Fitzpatrick et Kit Carson⁶.

Exploration d'Aubry

Aubry est commis chez Lamoureux & Blanchard pendant deux ans. Il désire maintenant agir à son compte malgré tous les dangers que comportent ces expéditions vers l'Ouest.

Au printemps 1846, à l'âge de 21 ans, Aubry achète un premier stock de marchandises et se joint à un convoi de marchands de Santa Fe à qui il paie 117\$ pour le transport de ses marchandises et 15\$ pour sa nourriture. Quarante-cinq jours

plus tard, le groupe arrive à Santa Fe (Nouveau-Mexique). Cette ville deviendra son 2^e lieu de résidence après Saint-Louis. Le bénéfice net de la vente de ses marchandises lui rapporte quelques milliers de dollars. Il revient passer l'hiver à Saint-Louis en espérant reprendre au printemps ses activités de négociant et de transporteur de marchandises. Il fera son apprentissage avec des marchands puissants et dynamiques dont Céran St-Vrain qui deviendra son grand ami.

Entre 1846 et 1852, il passa la plus grande partie de son temps sur la piste de Santa-Fe. Il réalise en tout seize expéditions de marchandises. Quatorze vers Santa Fe et deux à Chihuahua, Mexique, et ce, à raison de deux convois par année. La plupart des marchands ne font qu'une seule expédition par année.

C'est toute une entreprise que de préparer une expédition vers Santa-Fe à titre de négociant. On doit acheter les marchandises, engager les hommes, acheter les mules, les chariots, la nourriture, le matériel de cuisine, les vêtements de rechange, les contenants d'eau, les fusils, les munitions, etc. Il négocie lui-même ses marchandises avec les marchands de New-York sauvant ainsi de 20 à 30% sur celles en provenance des marchands de Saint-Louis.

La renommée d'Aubry est sans cesse grandissante. On l'utilise même comme moyen publicitaire dans les journaux. À Kansas City, à Dépendence, on claironne qu' Aubry, Kit Carson et d'autres personnages célèbres de l'Ouest seront de passage vers telle date, cela afin d'attirer la clientèle.

La piste de Santa Fe n'est pas de tout repos. Aubry l'a parcourue 27 fois au cours de sa courte carrière. Sur la piste, on est soumis à toutes sortes d'incidents pénibles tels que : attaques des Indiens, employés blessés, malades ou tués, mules blessées, tuées ou volées, violentes tempêtes de neige, froid ou chaleur intense, et le pire, la plus grande souffrance à endurer : la soif!

En arrivant à Santa Fe, François-Xavier se préoccupe immédiatement de vendre sa marchandise à partir de ses chariots ou du magasin de ses amis, Joseph et

Henri Mercure; Santa Fe et l'Ouest, foisonnement de Canadiens-français⁷.

Aubry prend l'habitude d'annoncer son arrivée par une annonce dans le *Santa Fe Republican* décrivant la marchandise qui sera en vente à son arrivée. À proximité de Santa Fe, il lui arrive de laisser le convoi aux mains de lieutenants de premier plan afin d'arriver une journée à l'avance pour ses affaires. Sa renommée grandit constamment. À partir de 1850, il s'assure de la présence d'un médecin dans ses caravanes et donne ses instructions pour qu'on vienne en aide à tous voyageurs en détresse sur la piste (code de route).

La demande est forte pour voyager avec la caravane d'Aubry. Gouverneurs de territoires, juges, missionnaires, enseignants, médecins, éditeurs, personnel militaire et banquiers recherchent sa compagnie. Reconnu pour sa loyauté et son hospitalité, ses caravanes arrivent toujours à destination malgré les nombreuses attaques indiennes. L'écrivain Max Greene considère Aubry comme le plus intrépide de tous, incluant Kit Carson.

Le nouveau gouverneur du Nouveau-Mexique⁸, William Carr Lane, impressionné par les réalisations d'Aubry, se considère tout de suite comme son ami. Il disait de lui : *«Une distance de 1000 km pour lui est comme 100 km pour moi. C'est un Canadien-Français»*.

Cavalier remarquable

Le lieutenant George Breweton décrit Aubry comme un homme svelte et de taille moyenne. C'est sûrement un avantage pour devenir un bon cavalier. Au cours de ses expéditions, Aubry amènera avec lui sa belle jument blonde, Dolly. Renommée pour sa rapidité, elle sortit plus d'une fois son maître de l'embarras lors des attaques des Indiens. Alexander Majors, marchand du Missouri, a dit de cette jument lorsqu'il l'aperçut pour la première fois sur la piste en septembre 1848, *«que c'était la plus belle pièce de cheval qu'il n'avait jamais vue»*⁹.

La durée des 16 expéditions conduites par Aubry a varié de 64 jours à 292. Il faut comprendre que pour revenir vers l'Indépendance, Missouri, Aubry est, parfois pressé de

parcourir la distance de 1300 km qui sépare Santa Fe d'Indépendance, car il y voit plusieurs avantages à un retour rapide :

Plus vite il pourra organiser une nouvelle expédition ;

Le courrier des gens qu'il transporte, son journal de voyage et les nouvelles militaires, politiques ou autres arriveront plus vite;

Ses performances seront soulignées dans la plupart des journaux.

Le 5 janvier 1848, il effectue le trajet de Santa Fe à l'Indépendance en 14 jours, battant ainsi le record établi par Norris Colburn en août 1846. Le 28 mai 1848, il bat son propre record, effectuant le trajet en 8 1/2 jours. En septembre, il a l'intention d'effectuer le trajet en moins de six jours. Les journaux spéculent sur un tel exploit à réaliser, de fortes gageures se prennent. Le 12 septembre 1848, il quitte Santa Fe, à l'aube amenant plusieurs chevaux de selle. Le premier des cinq relais est à 300 km. On y a prévu des chevaux de remplacement à ceux qui arriveront épuisés par ce long périple. Dolly sera utilisée en premier parce qu'elle est la plus rapide et que les féroces Apaches abondent dans la région de Santa Fe. Aucune attaque indienne ne surviendra mais par contre, une pluie d'une durée de 24 heures rendra la piste boueuse sur 1000 km et fera déborder les rivières. En cours de route, il livre du courrier pour l'armée et règle des affaires à Fort Atkinson. Ne prenant que six repas, il épuise six chevaux, marche 35 km, ne dort que quelques heures et arrive à l'Indépendance le soir du 17 septembre. Il chevaucha 1300 km en cinq jours et demi. C'est un exploit en soi. Tous les journaux en parlent. D'ailleurs en 1860, le système du *Pony Express*¹⁰ s'inspirera de la course à relais mise au point par Aubry.

Un historien du *Pony Express*, William Vissler, écrit que *«la course d'Aubry et la plus grande performance physique qu'un cavalier de l'Ouest puisse avoir accomplie»*.¹¹

Bien qu'ayant reçu des offres très alléchantes, Aubry a toujours refusé de vendre sa fameuse jument Dolly. Au printemps 1851, à la recherche d'un raccourci en compagnie de son ami P.A. Sénécal, il

est attaqué de nuit par une bande d'Indiens voulant s'emparer de Dolly, fort bien dressée pour la chasse aux bisons. Ils reviennent encore plus nombreux le lendemain et refusent tout présent et argent. Aubry négocie fermement et les Indiens acceptent les cadeaux et repartent. C'est lors d'une expédition vers la Californie que son groupe sera attaqué par les Garroteros (guerriers indiens) le 14 août 1853, que Dolly, blessée par flèches, mourra. Aubry a subi lui-même huit blessures durant les quelques jours que dura l'attaque. Les survivants s'en sortiront épuisés et affamés.

Ils seront contraints de manger de la viande de mule et la chair de la jument de Dolly.

Explorateurs de 1853 et 1854

La ruée vers l'or en Californie, sa désignation comme État, l'augmentation rapide de sa population créent un engouement sans précédent pour cette région. Aubry qui flaire la bonne affaire en fera la destination de ses 15^e et 16^e expéditions.

La chair et la laine du mouton sont très en demande dans cet État. François-Xavier projette d'y amener de gros troupeaux et au retour de se mettre à la recherche de la meilleure route pour la construction du chemin de fer. De novembre 1852 à avril 1853, il réussit à conduire à San Francisco, 5000 moutons au travers de grandes difficultés tout en limitant les pertes de son voyage à 25 bêtes seulement. Le bénéfice net de la vente sera évalué à 70 000\$ net. Il venait d'ouvrir la route du centre (ou la route Albuquerque) située au 35^e parallèle.

Tous les journaux en parlent et les gens souhaitent bonne chance à Aubry. L'équipe d'explorateurs pour son retour vers Santa Fe sera composée de 18 personnes choisies. Tenant son journal de voyage, il décrira quotidiennement toutes

les difficultés rencontrées du 20 juin 1853 au 14 septembre de la même année. C'est au cours de ce voyage d'ailleurs qu'il sera blessé par les Garroteros et que Dolly mourra. Aubry conclut que la route Albuquerque (35^e parallèle) est supérieure à la



Un convoi de colons sur la piste de Santa Fe

route Gila (32^e parallèle) parce qu'elle est la plus centrale et comporte plusieurs avantages physiques supplémentaires.

À Albuquerque, Aubry rencontre le délégué territorial du Nouveau-Mexique, le major Richard Weightman qui est aussi sénateur et lui remet une copie de ses notes. Ce dernier qui possède le journal *Amigo des Pais* (Ami de la contrée) à Albuquerque publie le récit de voyage d'Aubry tout en vantant ses mérites et le choix de la route située au 35^e parallèle. Trois autres journaux à fort tirage publient le compte-rendu du voyage d'Aubry.

Aubry entreprendra un autre voyage d'affaires en octobre 1853 en compagnie d'une soixantaine d'hommes conduisant 50 000 moutons. Partis de Santa Fe, il atteindra Los Angeles le 10 janvier 1854 après n'avoir perdu que 300 à 400 moutons. Le bénéfice sera raisonnable. Il passera quelques mois à Los Angeles et San Francisco concluant avec des personnalités importantes, dont Jules Marcoux, un éminent géologue reconnu aux États-Unis pour ses compétences, que la route du 35^e parallèle sera la meilleure pour le chemin de fer. Son voyage du 6 juillet au 17 août vers Santa Fe confirmera cette affirmation.

Ex-major Richard Weightman et la mort d'Aubry

La plupart des personnalités politiques et d'affaires de la Californie se prononcent en faveur du choix d'Aubry. Le célèbre explorateur Kit Carson est, lui aussi, en faveur

d'une route située au 35^e parallèle. Cependant, tous ne sont pas convaincus de ce choix. L'ex-major Richard Weightman né au Maryland, en 1818, qui a fréquenté West Point à la fin des années 30 est de ceux-là. C'est un homme prompt, agressif, violent, ne dédaignant pas les duels. Il est mêlé à toutes sortes de disputes et querelles. Il

a participé à la guerre contre le Mexique à la tête d'un groupe d'élites dont les caractéristiques était le long couteau Bowie¹² qui pendait à leur ceinture. En 1849, il s'installe à Santa Fe, se bat en duel contre le juge Houghton qu'il manque d'ailleurs, devient avocat est élu sénateur du Nouveau-Mexique en 1850 et devient membre du congrès en 1851-52 pour le territoire du Nouveau-Mexique. Le journal qu'il fonda en 1853 à Albuquerque (*Amigo des Pais*) fait faillite. Il déménage son imprimerie à Santa Fe et devient le grand rival du colonel Collins éditeur du journal *Santa Fe Gazette*. Les querelles qui s'ensuivent amènent Weightman à prendre position contre Aubry parce que Collins approuve toutes les actions de ce dernier. Aubry apprend par le journal *Amigo* qu'un ami lui a envoyé, que Weightman lui retire son appui pour le choix de la route du 35^e parallèle sous prétexte qu'il avait été trompé par l'explorateur et saura plus tard, que des considérations politiques seules, seront la cause de cette attitude.

Aubry furieux écrit à un ami que Weightman est un menteur. Aubry quitte la Californie pour Santa Fe et se rend au magasin général de ses amis Joseph et

Henry Mercure. Alors qu'il s'était fait servir un verre de boisson, Weightman qui le savait en ville, se présente et lui donne la main. La conversation qui s'engage tourne au vinaigre et Weightman jette son verre de boisson au visage d'Aubry qui fait mine de saisir son revolver qu'il porte à gauche. Voulant l'armer, le coup part et atteint le plafond. Vivement, Weightman tire son couteau et éventre Aubry qui meurt dans les bras de ses amis.

Le 19 août 1854, Aubry a droit à des funérailles grandioses à l'église catholique de Santa Fe. Beaucoup de journaux américains rapportent la nouvelle et par tout c'est la consternation.

Le procès qui s'ensuit déclare Weightman non coupable. Le juge Kirby Benedict, suite au verdict des 12 jurés, n'a pas le choix de mentionner la légitime défense. Weightman sera acquitté.

Dorénavant, il sera pointé du doigt comme étant celui qui a tué Aubry. Ses ambitieuses aspirations politiques viennent de prendre fin. Il quittera Santa Fe pour Saint-Louis et entreprendra une nouvelle carrière militaire. Colonel d'un régiment d'infanterie des confédérés (sud) durant la guerre civile, il mourra de trois blessures reçues lors de la bataille de Wilson Creek, le 10 juillet 1861.

Conclusion

François-Xavier Aubry était mort selon le code des hommes courageux de l'Ouest où chacun était prêt à mourir pour sauver son honneur. Aubry est mort en héros, comme il l'aura été tout au long de sa vie dans l'Ouest. Tout allait bien pour lui jusqu'à ce qu'il rencontre Weightman au magasin des frères Mercure. Idolâtré par le peuple qui suivait par les journaux ses nombreux exploits (les détails de ses seize expéditions¹³), il s'appretait à convaincre la nation sur le choix de la meilleure route pour le chemin de fer de l'est à l'ouest.

Le système du *Pony Express* s'étant inspiré de sa célèbre chevauchée de septembre 1848, sera approuvé par le congrès américain pour assurer le service du courrier entre l'est et l'ouest. Non seulement, Aubry était devenu le négociant le plus prospère de la piste de Santa Fe mais aussi

le plus précieux collaborateur pour les journaux du Missouri et du Nouveau-Mexique qui appréciaient la rapidité avec laquelle il rapportait les nouvelles fraîches de ses expéditions et des contrées traversées et visitées. En 1851, Aubry est le découvreur d'un nouveau raccourci sur la piste de Santa Fe. Les marchands, les militaires et les voyageurs éviteront ainsi le raccourci Cimarran (long de 115 km) appelé *la Route de la mort* à cause de ses nombreux dangers.

«François-Xavier meurt tragiquement, le 18 août 1854, vers trois heures de l'après-midi, à l'âge de 29 ans. Le New-York Daily Times dira de lui qu'il a vécu dix vies dans la moitié d'une».¹⁴

D'après Benjamin Sulte, sa mère et sa famille, installées à Trois-Rivières après le décès de son père en 1845, étaient continuellement interrogées à son sujet et étaient fières de ses exploits.

Les années suivant le décès d'Aubry, les Américains donneront son nom à un bateau, un fort et le raccourci qu'il a découvert sur la piste de Santa Fe. Ces noms ne subsistent plus aujourd'hui. Par contre, plusieurs villes du Missouri, de l'Oklahoma et du Texas sont nommées Aubry (Aubrey). Aubry a eu le malheur de mourir vingt ans trop tôt. La mémoire collective américaine ne l'a pas retenu au même rang que Kit Carson, Bill Cody ou Davy Crockett, lesquels ont eu le temps de se mouler dans l'histoire américaine.

Héros de la guerre de Sécession, le général Williams Sherman, chef des armées de l'Union (nord) qui a connu Aubry au Missouri et en Californie déclare : *«Aubry était le meilleur exemple de cette belle race d'hommes courageux et audacieux qui ont grandi dans les plaines»*.¹⁵ ■

Bibliographie

Archives du Séminaire de Trois-Rivières, documents remis par le curé Louis-Joseph Chamberland, petit-neveu de François-Xavier Aubry en 1972.

Bergeron, René, *François-Xavier Aubry, 1824-1854, Héros de la conquête du Far West*, les Éditions Carte Blanche, Laval, Québec, 2000.

Chaput, Donald, *F.X. Aubry, Trader, Trail-Maker and voyageur in the Southwest, 1846-1854*.

- ¹ Nom donné aux États-Unis pendant le 19^e siècle, aux territoires situés au-delà du Mississippi. Vastes étendues herbeuses jusqu'aux Rocheuses. Une forte présence indienne s'y trouve.
- ² Le moulin de la seigneurie De Carufel (1705) avait été construit trop grandement pour les besoins des censitaires. Ces derniers se moquaient du seigneur pour le trop peu de farine qui y était entreposée, d'où l'expression «Trompe-souris» donnant à penser qu'il n'y avait pas suffisamment pour nourrir les souris.
- ³ Saint-Louis fut baptisé en l'honneur du roi Louis XV par son fondateur Pierre Laclède en 1763. Au début l'endroit était appelé Paincourt.
- ⁴ Napoléon Bonaparte la céda aux États-Unis en 1803 pour la somme d'environ 15 millions\$. S'étendant du Mississippi aux Rocheuses, ce territoire immense a produit une douzaine d'états américains.
- ⁵ Antoine Leroux (du Québec) deviendra l'un des guides les plus dignes de confiance et le mieux renseigné. Le gouvernement américain retient ses services pour l'étude du tracé du chemin de fer du Pacifique au niveau du 35^e parallèle, puis des 38^e et 39^e parallèles avec le capitaine Gunnison.
- ⁶ Christopher Carson, dit Kit, légendaire héros américain deviendra surtout célèbre après avoir guidé et travaillé avec le colonel John Charles Frémont, personnage célèbre par ses explorations et les services rendus en tant que géographe et topographe lors de ses expéditions en Californie, dans les Rocheuses et en Océanie. Il s'emploiera à faire de Kit Carson une célébrité. Frémont deviendra le premier sénateur de la Californie. Il mentionnera souvent Georges Brewerton, compagnon de route de Kit Carson, qui mentionne que Carson et Aubry sont semblables autant physiquement que par leur courage réciproque.
- ⁷ Mgr Jean-Baptiste Lamy (d'origine française) sera le 1^{er} évêque de Santa Fe en 1853. P.A. Sénécal sera chef de convoi pour Aubry pendant des années. Il reviendra au Québec dans les années 60 et collaborera à la rédaction de «Les Canadiens de l'Ouest» avec Joseph Tassé. Prudent Beaudry sera maire de Los Angeles en 1875 pendant que son frère sera maire de Montréal.
- ⁸ Bergeron, René, *F.X. Aubry, 1824-1854, Héros de la conquête du Far West*, Éditions Carte Blanche, 2000, p. 89.
- ⁹ Bergeron, René, *F.X. Aubry, 1824-1854*.
- ¹⁰ Entreprise de messagerie acheminant le courrier de l'est à l'ouest des États-Unis en 8 jours. Les cavaliers parcourraient 3200 km en 10 jours, changeant de chevaux 4 fois par jour aux relais prévus. William Cody (Buffalo Bill) l'un de ces cavaliers, n'avait pas 14 ans à ses débuts avec Pony Express. Le télégraphe, apparu en octobre 1861, supplanta cette entreprise.
- ¹¹ Bergeron, René, *F.X. Aubry, 1824-1854*.
- ¹² Le couteau Bowie inventé par Rezin Bowie (1793-1841) est rendu populaire par son frère James. Couteau à lame large et longue qui deviendra l'arme favorite des hommes de la frontière.
- ¹³ Voir, Bergeron, René, *François-Xavier 1824-1854, Héros de la conquête du Far West*, Les Éditions Carte Blanche, Laval, Québec, 2000, appendice 1.
- ¹⁴ Bergeron, René, *F.X. Aubry, 1824-1854*, p. 16.
- ¹⁵ Bergeron, René, *F.X. Aubry, 1824-1854*, p. 197.