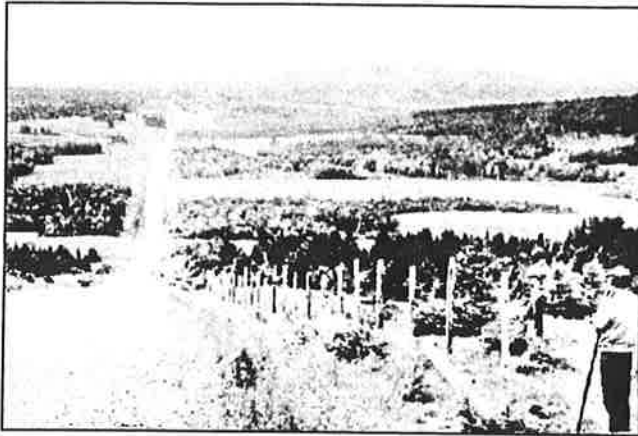


L'épopée des chemins Craig et Gosford

©Pascal Binet, historien, b.a., article rédigé en août 2001, revu et corrigé en mai 2005, révisé par Vincent Blais.



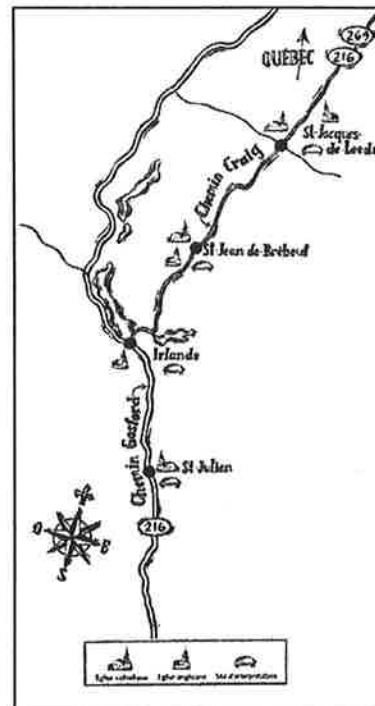
Au début du 19^e siècle, le manque de voies de communication constitue une entrave importante au développement de la colonisation. Après avoir fait face aux lenteurs administratives du système d'attribution des terres, les colons voulant s'établir dans les Cantons de l'Est ne trouvent aucune route pour accéder aux terres qui leur ont été assignées. En plus d'être confrontés à la dure réalité de se frayer un chemin, ils

doivent abattre des arbres, traverser des marais et franchir des cours d'eau pour pouvoir s'installer. Les Canadiens français ne bougèrent pas, car ils comprirent que les townships avec leurs noms anglais devaient être colonisés par des loyalistes ou des sujets américains. En effet, car l'Acte de Québec de 1774 reconnaissait bien aux Canadiens français «le droit de conserver et de jouir du libre exercice de la religion et de l'Église de Rome (article 5)» mais à la condition, «que rien de ce qui est contenu dans cet Acte ne s'étende ou ne s'étendra à aucune des terres qui ont été concédées en franc et commun socage par Sa Majesté ou qui le seront ci-après par la dite Majesté, ses héritiers et successeurs (article 9)». Les curés des seigneuries le savaient bien et ils ont prévenu leurs ouailles, qui, en s'établissant dans les Cantons de l'Est, s'exposaient à perdre leur travail, leurs biens et aussi, surtout leur âme.¹

C'est pourquoi les Cantons de l'Est sont restés longtemps inoccupés. Pour pallier cette lacune et répondre à de nombreuses demandes en ce sens, Sir James Henry Craig, nommé gouverneur en chef de l'Amérique du Nord britannique en 1807, fait entreprendre, en 1810, la construction d'un chemin reliant St-Gilles et Richmond. Cela permettait ainsi de relier Québec aux Cantons de l'Est et au-delà de la frontière canadienne.

Des textes révèlent clairement qu'il existe déjà un chemin entre St-Gilles et St-Nicolas à compter de 1792. On retrouve cette information dans les écrits historiques des paroisses de Lotbinière de St-Gilles, St-Patrice et St-Sylvestre. Cette route a été construite à la demande des habitants de St-Gilles à l'été de 1791. Selon les historiens, auteurs de ces monographies paroissiales, le chemin débutait au quai de Basile Demers (où se trouve aujourd'hui le Pont de Québec) et se rendait jusqu'à St-Gilles, soit une longueur de 15 milles environ. Il est inauguré officiellement le 7 août 1792 par le grand voyer Jean Renaud. Henry Caldwell, propriétaire de la seigneurie de Lauzon, avait permis au seigneur Arthur Davidson de St-Gilles de visiter ses terres et de choisir les meilleurs terrains pour y aménager un chemin et y prélever le bois nécessaire à la construction des ponts, sans tout autre engagement de sa part.²

En 1800, l'arpenteur provincial Joseph Kilborne effectue le premier tracé. Partant de la seigneurie de St-Gilles vers les cantons d'Inverness et d'Ireland, il est balisé et arpenté par Kilborne aux frais de Joseph Frobisher, chef des associés du canton d'Ireland. Cinq ans plus tard, le projet de construire une route reliant les Cantons de l'Est refait surface. En 1805, des Américains fraîchement arrivés dans la région de Richmond-Danville acheminent une pétition au gouvernement demandant la construction d'une route. La pétition est déposée devant la Chambre d'assemblée du Bas-Canada le 6 septembre 1806 et celle-ci la reçoit favorablement. Le projet est cependant arrêté et remis à plus tard faute d'argent. La même année, John Caldwell et quelques autres Canadiens anglais de Montréal et de Québec, intéressés par les avantages politiques et commerciaux qu'une telle route pourrait procurer, lancent un nouveau projet d'une route reliant les seigneuries de la Chaudière, ou Nouvelle-Beauce (Ste-Marie-de-Beauce), à la vallée de la rivière St-François dans le canton de Shipton. Caldwell offre de construire cette route en deux ans à condition que le gouvernement lui accorde 400 acres de terres de la Couronne par mille de route construit dans les cantons de Leeds, d'Inverness, d'Ireland, de Chester, de Tingwick et de Shipton. Sa demande est rejetée et le projet de construction d'une route dans les Cantons de l'Est est une fois de plus abandonné. William Hall, de Québec, a même avancé 130 livres en 1805 pour financer cette construction, mais cette somme n'aurait été suffisante que pour une partie du chemin. Il semble que le tracé de cette route ait été confié à l'arpenteur général de la province, Joseph Bouchette.³



Il faudra finalement attendre 1810 pour que ce projet refasse surface et se concrétise enfin. Le gouverneur Sir James Henry Craig a su très tôt, dès son arrivée à Québec, que pour régler la crise politique au Bas-Canada, il faut favoriser l'établissement de colons de langue anglaise. En effet, dès le début de son administration, Craig veut noyer la population de langue française par l'arrivée de nouveaux colons anglais protestants et propose même l'union des deux Canadas (bien avant Lord Durham). Le gouverneur considère les Canadiens français comme une menace pour l'Empire britannique parce que, selon lui, ils sont restés, depuis la Conquête, profondément français, répugnant l'autorité britannique.⁴ Pour aider à accroître l'établissement colons de langue anglaise, Craig demande au gouvernement de construire une route reliant la capitale à la frontière, en passant par les Cantons de l'Est. D'autres motifs d'ordre économique, social et militaire poussent également Craig à entreprendre ce projet. En effet, ce chemin, qui pourra faciliter l'accès des terres des Cantons de l'Est aux colons de langue anglaise, permettra aussi aux citoyens de Québec de

s'approvisionner plus facilement en denrées de toutes sortes. Cependant, la Chambre d'assemblée, à majorité francophone, rejette la requête de Craig, plongeant ainsi une fois de plus le Parlement du Bas-Canada dans une crise politique. Craig dissout une autre fois la Chambre d'assemblée mais en vain, car les Canadiens français sont réélus et demeurent majoritaires.⁵

Pour comprendre les refus de la Chambre d'assemblée à cette époque, il faut savoir que ceux qui décident de faire suite aux demandes présentées au gouvernement sont pour la majorité des députés de langue française. Comme les demandes proviennent du milieu anglophone, il est facile de comprendre que les Canadiens français ne veulent pas acquiescer à leurs demandes. Cela aurait favorisé sans doute l'accroissement de futurs Canadiens anglais et l'assimilation des Canadiens français. C'est pourquoi ces derniers n'ont jamais donné leur accord à ce projet. Mais comme le gouverneur possède un pouvoir absolu, il procéda sans demander leur avis. Le ton des relations entre ce dernier et la Chambre d'assemblée majoritairement francophone resta teinté de cette animosité jusqu'à son départ pour Londres en juin 1811.

Pour mener à bien son projet, Craig se tourne alors vers l'armée. Il utilise au départ près de 180 soldats de différents régiments de la Garnison de Québec. Il trouve ainsi une occupation saine à ces soldats et espère faire une économie en recourant à leurs services plutôt qu'à ceux des habitants, qui étaient absents des townships de toute façon. Ainsi, à la fin de juillet 1810, Craig confie l'exécution des travaux au major Robinson et l'inspection des travaux au quartier-maître général James Kempt, celui-là même qui deviendra gouverneur entre 1828 et 1830. Craig s'inspire du tracé que Caldwell avait commandé en 1806, sauf qu'au lieu de débiter dans la seigneurie de Ste-Marie, le tracé longe la rivière Beauvillage à l'arrière de la seigneurie de Lauzon, dans la seigneurie de St-Gilles. C'est Benjamin Ecuyer qui apporte cette correction au tracé. Parallèlement aux démarches de Craig, un dénommé Elmer Cushing, de Richmond, présente une autre pétition à la Chambre d'assemblée le 13 avril 1810 pour que la route tracée par Kilborne pour le compte de Caldwell soit construite. Il semble toutefois que cette pétition n'ait pas eu d'incidence dans le processus décisionnel du gouverneur Craig.⁶

On pouvait lire la nouvelle suivante dans la *Gazette de Québec* du 2 août 1810 :

« Lundi dernier au matin, des parties des différents régiments de cette garnison, au nombre d'environ 200 hommes, ont traversé la rivière afin d'aller ouvrir un chemin depuis St-Gilles à travers les townships de Leeds, Inverness, Halifax, Chester, Tingwick jusqu'à Shipton sur la rivière St-François. Le chemin à Shipton communique avec les autres chemins des États-Unis, et nous apprenons que par cette route le voyage à Boston sera fait en bien moins de temps qu'auparavant. Ce chemin donnera aussi aux établissements sur la rivière St-François et dans les townships voisins une communication aisée avec le marché de Québec. »⁷

Quelques jours plus tard, soit le 10 août 1810, Craig écrit les mots suivants à son secrétaire et bras droit, Herman Witsius Ryland :

« Nous avons commencé le chemin pour nous rendre aux cantons; ceci étant devenu nécessaire et indispensable, parce que nous étions presque réduits à la famine. À la vérité, je crois que cette entreprise est de la première importance dans l'intérêt général de la colonie et à tous les points de vue.

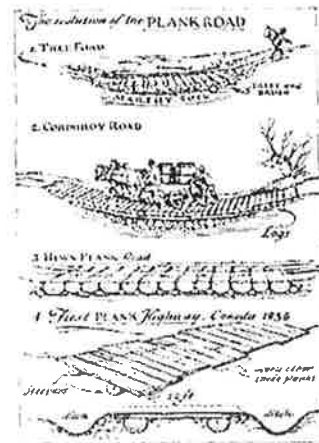
À présent, toute cette partie du pays est si peu en relation avec nous qu'elle est comme si elle ne nous appartenait pas. Nous avons besoin d'une voie de communication, non seulement dans le but de nous procurer des provisions nécessaires, mais encore pour amener cette population à nos portes, pour ainsi dire, et pour lui démontrer qu'elle appartient au pays et qu'elle doit prendre part à son développement. Il n'y avait aucun espoir de mener les travaux à bonne fin à moins d'y mettre un courage extraordinaire. Le major Robinson y travaille maintenant avec 180 soldats, et le quartier-maître général Kempt, qui est allé faire une tournée d'inspection, rapporte qu'ils vont admirablement bien. J'espère voir le chemin terminé vers le milieu d'octobre. George Hamilton a avancé la somme de 1 000 livres que nous lui rembourserons en lui donnant des terres. Nous aurons assez d'argent, vu que nous espérons faire l'ouvrage avec un tiers meilleur marché que si nous avions employé les habitants de la campagne. Les canailles de la basse-ville [députés canadiens français] ont déjà commencé à s'agiter, et je ne serais pas surpris, lorsque la Chambre d'assemblée sera réunie, qu'ils demandent en vertu de quelle autorité j'ai fait couper ce chemin sans leur permission. »⁸



En tout, il y aurait eu près de 400 soldats qui ont travaillé à la construction de cette route. Ils ont abattu des arbres, creusé des fossés, construit des ponts, asséché des marais, bref, ont arrondi la chaussée de façon à en faire une route carrossable et propre au passage de la diligence. Et malgré les difficultés inattendues et une température inclémente, les travaux sont exécutés avec célérité, en trois mois

seulement. Ainsi, la *Gazette de Québec* du 1^{er} novembre 1810 annonce :

« Un chemin de 75 milles a été coupé à travers d'anciennes forêts, faisant un beau chemin de voiture de Québec à Shipton, dans le district de Trois-Rivières. Il a généralement 15 pieds de largeur, débarrassé de toutes souches et d'autres embarras, et lié et embelli par 120 ponts de différentes grandeurs dont 24 traversent de grands ruisseaux, et celui qui est bâti sur une branche de la rivière Bécancour [Palmer] est nommé pont de Craig et est fort bien fait. Ce grand passage aux cantons donnera à la ville de Québec quelques espérances d'indépendance, en procurant les besoins d'une population croissante. Bornés jusqu'à présent au produit d'un voisinage ingrat et d'une agriculture inhabile, nous avons toujours été obligés d'avoir recours aux districts supérieurs pour notre support. Nous avons maintenant d'autres ressources plus abondantes ouvertes tout d'un coup, et le premier pas vers la formation d'un voisinage productif est fidèlement exécuté. Le chemin de Craig conduit à un sol plus riche et chaque stade en avant est d'autant plus près du soleil. L'univers ne contient point une étendue de pays plus agréablement diversifiée par des collines, des vallons et des plaines, ou plus avantageusement arrosée par des ruisseaux, des rivières et assez souvent des lacs. Les limites ordinaires d'une terre comprendront presque dans tous les cas quelque partie d'un ruisseau, et il serait difficile de trouver une partie incapable de produire les grains ordinaires et les plus utiles. Plusieurs centaines de bestiaux sont déjà arrivés ici par ce chemin et ont désespéré les petits mais avides vendeurs de bœufs et moutons qui nous ont tenu en état de famine occasionnelle. On aura de nouvelles facilités pour le commerce et des terres fertiles sont offertes au choix de tous ceux qui savent apprécier la noble indépendance et les avantages de la vie du cultivateur. Nous n'hésitons pas à appeler cet ouvrage l'événement local le plus important depuis que cette province est devenue britannique. Si Rome conféra à ses chemins militaires, de construction moins difficile, les titres de voies émilliennes ou flamiennes, en l'honneur de leurs entrepreneurs, nous pouvons, avec moins d'orgueil, quoique avec plus de raison, honorer cette nouvelle et magnifique avenue du nom du grand bienfaiteur qui en a projeté et ordonné l'exécution. »⁹



« Ce n'est que justice de dire que les troupes, officiers et soldats, au nombre de 400, engagés à cet ouvrage ont répondu aux espérances qu'on entretenait. Elles ont accompli leur tâche avec vaillance, malgré toutes les misères qu'elles ont dû supporter dans un pays encore sauvage. Il n'est pas moins digne de remarquer que le détachement, sous le commandement du lieutenant-colonel Robinson, nous est revenu sans avoir perdu un homme soit par maladie soit par accident. »¹⁰

NOUVELLE LIGNE DE DILIGENCE

AVIS PUBLIC est donné qu'un service régulier de diligence pour aller de Québec à Boston, par le chemin Craig, commencera le 14 janvier prochain, et sera continué régulièrement par les propriétaires soussignés.

LES DILIGENCES CIRCULERONT COMME SUIV :
 Elles partiront de Québec et de Boston, le lundi de chaque semaine, pour se rencontrer à Stanstead mercredi, et arriver à Québec et à Boston le samedi de la même semaine.
 Newbury, 17 décembre 1810.

| | | |
|-------------------|---------------|---------------|
| Josiah Stiles | John Griffin | R. W. Gould |
| Jonathan Sinclair | James Gardner | Henry Stevens |

Les personnes qui désirent réserver des places dans ces diligences voudront bien se rendre au bureau du soussigné, près de la porte Saint-Jean, où elles recevront les renseignements nécessaires.

Les diligences suivront l'itinéraire ci-dessous indiqué et passeront par les endroits suivants :

Le lundi, elles iront de Québec, en passant par Saint-Nicolas, Saint-Gilles, Leeds, jusque chez M. Brown, dans le canton d'Ireland, où l'on couchera. Le mardi, elles se rendront chez M. Tilton, à la rivière St-François, en passant par Chester, Tingwick et Shipton. Le mercredi, elles continueront par Brompton, Orford, Ascot, Compton, Hatley, Barnston, Stanstead jusque chez M. Salesbury, à la ligne 45 degrés, à Stanstead. Le jeudi, elles poursuivront leur route par Derby, Salem, Brownington, Barton, Sheffield, Lindon, Saint Johnsbury, Barnet, Rygate, Newbury, jusqu'à Haverhill où les voyageurs feront raccordement avec les diligences qui vont à Boston et aux autres endroits des États-Unis.

Québec, dec. 31, 1810.

JOSIAH STILES & CO

Source : *Gazette de Québec*, 31 décembre 1810

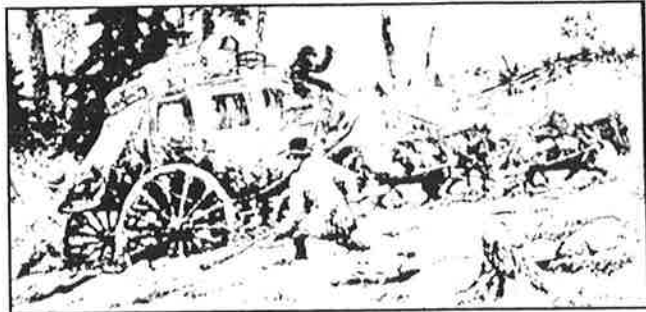
Le chemin est donc terminé et il ne reste qu'à organiser un service de diligence. Un avis dans le *Quebec Mercury* du 31 décembre 1810 annonce qu'un service régulier de diligence reliant Québec et Boston sera instauré à compter du 10 janvier 1811. Les personnes qui désirent réserver des places doivent se rendre au bureau de Josiah Stiles, près de la porte St-Jean. D'autres historiens parlent du 14 janvier 1811 comme date officielle de l'établissement du service de diligence, probablement en raison de l'avis officiel de la *Gazette de Québec* qui mentionnait la date du 14 janvier. La ligne de diligence porte le nom de ligne Québec-Stanstead-Boston.¹¹

Le trajet, d'une durée de six jours, débute à Québec et se poursuit à travers les cantons pour rejoindre Shipton et Stanstead où l'on trouve une

correspondance pour Boston. Le service de diligence fonctionne régulièrement l'hiver, mais au printemps, le trajet devient particulièrement pénible à cause des rochers, des débris d'arbres et de souches qui jonchent la route et des zones marécageuses à la suite de crues des eaux. La ponctualité des premières diligences est donc très aléatoire. Le 28 mars 1811, la *Gazette de Québec* rapporte que la diligence en provenance de Boston qui était attendue le samedi précédent n'est arrivée à destination que le mardi, retardée par un dégel hâtif, des rivières en crue, des inondations et des arbres qui barraient la route. Cette diligence du 28 mars est la dernière de la saison, et celle-ci ne reprend que le 30 décembre suivant (la documentation ne fait mention que d'un service hivernal). Une anecdote au sujet de Josiah Stiles, qui possédait une auberge et un commerce de chevaux

pour le transport, révèle qu'il aurait abandonné le domaine des diligences en 1815 par souci de rentabilité et ce n'est pas faute d'avoir essayé.¹²

Malgré ces difficultés, le chemin de Craig a permis d'établir un service de diligence entre Québec et Boston et il est aussi le premier chemin à ouvrir les terres des Cantons de l'Est à la colonisation. Malgré les attentes du gouvernement et des colons face à cette route, elle devient encore



l'objet de controverses. Dès la première année suivant sa construction, bon nombre de colons sont mécontents, car ils sont encore isolés et éloignés de tout. Plusieurs vivent dans la pauvreté et beaucoup d'enfants ne sont pas encore baptisés. C'est un pauvre fermier de Shipton qui livre ce témoignage le 4 décembre 1811.¹³

La guerre de 1812

Au début des années 1800, la situation entre la France et la Grande-Bretagne est au plus mal. Napoléon décrète un blocus continental à partir de 1805. Les répercussions économiques et politiques poussent les États-Unis à envahir le Canada qui est une colonie britannique. Les principales batailles américaines ont lieu dans le Haut-Canada et plusieurs Canadiens anglais sont mobilisés aux côtés des soldats anglais. La paix est signée par traité en 1815.

De plus, le chemin devient une menace pour la sécurité de la colonie. La raison en est fort simple : les États-Unis déclarent la guerre à la Grande-Bretagne le 18 juin 1812, ce qui fait que toutes les colonies britanniques sont également en guerre. Le chemin Craig, nouvellement construit, devient donc une voie d'invasion rapide pour les États-Unis, mettant ainsi en péril la sécurité et l'intégrité territoriale du Canada. C'est pourquoi le gouvernement donne l'ordre aux éclaireurs postés sur le chemin Craig de détruire les ponts et de ramener le bétail dans la ville de Québec pour

freiner les troupes américaines. Toutefois, l'armée n'a pas eu besoin d'exécuter cet ordre. Archibald MacLean, le premier pionnier de Leeds, avait été engagé comme éclaireur par l'armée britannique pour surveiller l'avancement des troupes américaines et sa mission consistait à inciter les fermiers à conduire leurs troupeaux à Québec et à ralentir les Américains en brûlant et en démolissant tous les ponts situés sur la route.¹⁴

En outre, l'entretien laisse vite à désirer, si bien que le service de diligence peut difficilement fonctionner l'hiver. Sans compter l'orientation générale du chemin qui oblige la descente de fortes pentes pour ensuite traverser de nombreux ruisseaux et rivières, et surtout l'absence d'auberge sur de grandes distances le long du chemin. Tout cela entraîne, à plusieurs reprises, l'interruption du service de diligence. En 1814, l'arpenteur Joseph Bouchette constate que la route se détériore sans cesse :

« Au commencement de la dernière guerre [celle de 1812], on avait encore fait peu de progrès, et depuis cette époque, on n'a pris aucun moyen pour préserver du dépérissement la partie de la route qui était achevée, en sorte qu'à présent elle est obstruée par la chute des arbres et par d'autres obstacles qui la rendent presque aussi impraticable que si c'était encore un désert... Une pareille communication serait sans doute d'un avantage immense pour cette partie de la province. Il faut

espérer que malgré les mauvais résultats précédents, on fera de nouveaux efforts sous la sanction immédiate du gouvernement. La route Craig est destinée, et bientôt, à être la communication directe entre la capitale du Canada et les États-Unis. »¹⁵

L'espoir que caresse Bouchette ne se réalise pas, du moins pas à court terme.¹⁶ En 1817, des pétitionnaires des environs de Québec demandent encore que l'on entretienne mieux cette route afin de pouvoir maintenir le commerce avec les Cantons de l'Est, car l'ouverture du chemin procure aux marchands des occasions d'affaires. Des cantiniers de Pointe-Lévis contrôlent le commerce et lorsque les colons arrivent par ce chemin avec leurs produits, ils achètent les marchandises à bas prix et s'empressent de les revendre à un prix plus élevé aux gens de Québec.¹⁷ Au début des années 1820, c'est le tour d'anciens officiers et soldats établis le long du chemin de manifester leur mécontentement. Ce genre de problème n'est certes pas de nature à inciter de nouveaux colons à venir s'installer. Bien que le gouvernement consacre de l'argent à l'entretien et à la réparation du chemin, ce n'est jamais assez. Par l'entremise d'un comité spécial de la Chambre d'assemblée, le gouvernement finance à diverses reprises (en 1817, 1825 et 1829) la réfection du chemin par tronçons. En 1829, le chemin Craig est déclaré impraticable. On le décrit comme un ruisseau boueux, surtout la section entre Danville et Leeds qui est qualifiée de sinistrée. Il faut se rendre à l'évidence, les colons sont trop pauvres pour entretenir la route. Par ailleurs, les commissaires des routes estiment à des coûts énormes la réparation et l'entretien du chemin Craig pour en faire une artère principale. Leur rapport conclut également que de St-Nicolas à Leeds le chemin est bon, mais qu'il est très rude de Leeds à Ireland et qu'il faut au moins 2 700 livres (10 800 \$) pour le remettre en état. Le gouvernement décide de n'accorder que 1 600 livres (6 400 \$).¹⁸

C'est pourquoi, dans les années 1830, le gouvernement songe à modifier le tracé, notamment à cause des pentes abruptes et des ponts entre les cantons d'Ireland et de Leeds. Or, le gouverneur Acheson, comte de Gosford, retient le tracé de Jesse Pennoyer après avoir constaté de lui-même ce que nécessite le parachèvement du réseau routier. Le plan de Pennoyer, qui date de 1807, projette une route du fleuve Connecticut jusqu'au canton d'Ireland. Les travaux débutent officiellement en 1838, quelques mois après le départ du gouverneur provoqué par les Rébellions de 1837, et consistent à rejoindre des routes existantes : un chemin ouvert en 1815 entre Ireland et Wolfestown, et le chemin



Dudswell, ouvert en 1822, entre les cantons de Ham et Dudswell. Cette nouvelle route, à qui l'on donne le nom de chemin Gosford, est complétée sur toute sa longueur en 1843, soit de St-Gilles à Sherbrooke. Les jeunes hommes de la région qui y trouvent de l'embauche sont nourris, logés et payés 50 sous par jour. Malheureusement, comme le chemin Craig, le chemin Gosford devient vite un borbier, de telle sorte que les missionnaires catholiques, dans leur *Manifeste des douze missionnaires* publié en mars 1851 et intitulé *Le Canadien émigrant ou Pourquoi le Canadien français quitte-t-il le Bas-Canada?* déclarent :

« Le chemin Gosford, qui a coûté extrêmement cher à la province, est actuellement dans un état dangereux, depuis le lac Nicolet, dans le township de Ham, jusqu'à St-Gilles. Il y a même déjà deux ans, plusieurs centaines de personnes que l'indigence éloignait de Québec, après avoir passé plusieurs jours à faire vingt lieues dans le chemin Gosford dans l'espoir de s'établir sur les terres dans les townships Garthby, Stratford et Winslow, ont été tellement découragées par le mauvais état de ce chemin que, rendues sur les bords du lac William, elles ont renoncé à profiter des avantages offerts par le gouvernement. »

La légende de l'auberge Palmer

En 1811, un commerçant de Québec achète une auberge dans le but de profiter des bienfaits potentiels du chemin Craig. Malheureusement, comme on l'a vu, le chemin Craig n'a pas les effets escomptés. En outre, le service de diligence ne fonctionne que l'hiver et les passagers ne font qu'un arrêt de quelques minutes à Leeds. Après avoir quitté Québec et St-Nicolas, la diligence ne s'arrête qu'à Ireland pour le coucher. L'auberge de John Palmer ne reste pas ouverte longtemps. Le docteur Arthur Caux, de St-Gilles, raconte une légende sur cette auberge dans ses *Notes historiques sur la seigneurie de Beaurivage*. Toutefois, il est impossible de confirmer quoi que ce soit des événements que rapporte le docteur Caux.

« Autrefois, il y avait au haut du chemin Craig un hôtel tenu par des gens avaricieux. La pension était médiocre et peu de voyageurs s'y arrêtaient. De temps à autre, cependant, la nuit en surprenait quelques-uns venir y demander un gîte. Un soir, une pauvre femme d'Halifax [canton] descendait à St-Gilles visiter sa fille malade et demanda à coucher à l'aubergiste. Celui-ci la prenant pour une mendicante allait lui refuser l'hospitalité quand survinrent deux voyageurs richement mis qui donnèrent pour la pauvre voyageuse le prix de son coucher. La bourse bien remplie des généreux inconnus fit briller d'envie les yeux de l'aubergiste. Mettant à la disposition de la femme un grabat dans la salle d'entrée, il conduisit les voyageurs dans une chambre de l'étage supérieur. Vers minuit, la femme fut réveillée par des bruits étranges de corps lourds, de pas précipités, de cris étouffés, puis celui d'une trappe pesante qui retombe. Après ce fut le silence que seul le bruit de la chute prochaine et des eaux rapides de la rivière venait troubler.

Ne pouvant retrouver le sommeil à cause de la peur, la pauvre femme essaie de s'expliquer la nature de ces bruits insolites. Elle se rappelle la mauvaise réputation de l'hôtelier, de la lueur sinistre qu'elle a perçue dans les yeux avides de ce dernier; l'ensemble lui fait pressentir que ses bienfaiteurs ont été tués.

Vite, elle se lève et s'enfuit dans la nuit vers St-Gilles. Une heure ne s'était pas écoulée durant laquelle elle avait mis une bonne distance entre l'auberge et elle-même, qu'elle fut rejointe par un cavalier qu'elle reconnut pour l'hôtelier en personne.

*- Où allez-vous comme ça la mère? Dans l'aube qui pointait, la pauvre grelottait plus de peur que de froid.
- Vous dites : Parlez plus fort car vous savez, je suis pas mal sourde!
- C'est vous qui désertez comme ça sans dire un mot à personne? Nous étions inquiets de vous la mère!
- Ma fille est bien malade à St-Gilles. Je ne pouvais dormir étant trop inquiète. Et puis, c'est frais la nuit pour marcher.*

Le cavalier se disait : «Est-elle au courant de quelque chose?» Puis après un instant de réflexion, elle est trop sourde! Et il tourna la bride lentement pendant que la vieille de son côté plus morte que vive, repartait. Après s'être cachée quelques heures dans le bois, elle regagna heureusement les premières maisons habitées et alerta le capitaine de milice de St-Gilles.

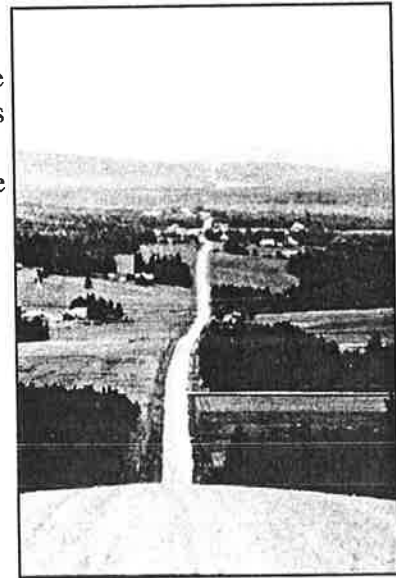
La police de Québec enquêta et finit par découvrir une trappe au plancher de la chambre à coucher des voyageurs et auprès d'énormes bûches, du sang teintait encore une de ces bûches. Le lit de la rivière Palmer fut fouillé. Dans les remous on trouva deux cadavres retenus au fond par d'énormes pierres. L'hôtelier, dit la légende, fut pendu et c'est depuis ce temps que cet hôtel est resté fermé. »



Ce manifeste, écrit entre autres par le curé de Leeds, l'abbé James Nelligan, analyse fort bien les obstacles freinant l'accès aux terres des cantons et en attribue notamment la cause aux faiblesses du système municipal pour ce qui est de l'entretien des routes. Pourtant, de 1841 à 1846, une somme de 300 000\$ avait été votée pour les chemins dans les Cantons de l'Est. Les signataires de ce manifeste font donc état des raisons de l'absence des Canadiens français dans les Cantons de l'Est et la problématique de leur exil vers les États-Unis. En 1840, il n'y avait que 850 communiants canadiens catholiques dans tous les Cantons de l'Est; ils étaient concentrés plus particulièrement dans les cantons qui deviendront plus tard les Bois-Francs. Comme il n'y

avait plus de terres cultivables à concéder dans les seigneuries, près de 20 000 Canadiens français quittèrent le pays en 1848. C'est dans ces circonstances que le manifeste a été rédigé. Il suscita une enquête par un comité spécial, nommé par le gouvernement, pour s'enquérir des causes qui empêchent ou retardent l'établissement des townships de l'Est, dans les districts de Trois-Rivières, Saint-François et Québec.¹⁹

Bien que les chemins Craig et Gosford suscitérent la controverse et n'ont pas pour effet immédiat de favoriser la colonisation, tel qu' escompté au départ, ils permettent néanmoins un début de pénétration dans les Cantons de l' Est et contribuent à la mise en valeur de plusieurs de ces cantons. Destinés essentiellement au peuplement britannique, les cantons seront soumis au système des chefs de canton, comme en témoigne le nombre d'acres attribués à quelques individus. Les plus anciennement occupés dans la région sont les cantons de Leeds et d'Ireland. En 1825, on compte déjà 163 habitants auxquels viendront s'ajouter 86 Écossais dans le canton d'Inverness.²⁰ Ce sont les premiers grands projets visant la colonisation de la région.



*Les photographies sont tirées de collections privées, de Madeleine Ferron, des Archives nationales du Canada, des gravures de Charles W. Jefferies et du Château Ramezay.

¹ GRAVEL, Mgr Albert. *Pages historiques régionales*, cahier numéro 4, Sherbrooke, 1960, page 15.

² BILODEAU, Julien. *St-Sylvestre se raconte (1828-1978)*, Ste-Marie-de-Beauce, Imprimerie Le Guide, 1978, page 67; NADEAU, André. *Histoire de la paroisse de Saint-Patrice de Beaurivage (1871-1946)*, Québec, Ernest Tremblay enr., 1946, pages 10-11 et 19; COMITÉ DU LIVRE. *St-Gilles se raconte (1828-1978)*, Club Lions St-Gilles, 1978, page 75.

³ NADEAU, A. *Histoire de la ...*, page 16; RAWLINGS-BARRY, Gwen. *History of Megantic County: Downhomers of Quebec's Eastern Townships*, Canada, Evans Brooks, 1999, pages 43-44; KESTEMAN, Jean-Pierre, Peter SOUTHAM et Diane ST-PIERRE. *Histoire des Cantons de l'Est*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1998, page 103; RICHMOND COUNTY HISTORICAL SOCIETY. *The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity*, volume 1, Richmond, 1956, pages 28-29; BILODEAU, A. *St-Sylvestre se ...*, pages 89-91.

⁴ WALLOT, Jean-Pierre. « Sir James Henry Craig », *Dictionnaire biographique du Canada*, volume V, page 233.

- ⁵ RAWLINGS-BARRY, G. *History of ...*, page 44; RICHMOND COUNTY HISTORICAL SOCIETY. *The Tread of ...*, page 29; BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 87; COMITÉ DU LIVRE. *St-Gilles se ...*, page 24.
- ⁶ RAWLINGS-BARRY, G. *History of ...*, page 44; BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, pages 91-93; COMITÉ DU LIVRE. *St-Gilles se ...*, page 24; RICHMOND COUNTY HISTORICAL SOCIETY. *The Tread of ...*, page 29.
- ⁷ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 91.
- ⁸ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 93.
- ⁹ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, pages 93-95.
- ¹⁰ NADEAU, A. *Histoire de la ...*, pages 17-18.
- ¹¹ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 95; RICHMOND COUNTY HISTORICAL SOCIETY. *The Tread of ...*, page 30.
- ¹² KESTEMAN, J-P. *Histoire des ...*, page 103; LAMBERT, Pierre. *Les anciennes diligences du Québec : Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Sillery, Les Éditions du Septentrion, 1998, pages 75-77.
- ¹³ NADEAU, A. *Histoire de la ...*, pages 19-20.
- ¹⁴ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 97; MCKILLOP, Dugald McKenzie, *Annals of Megantic County*, Sherbrooke, Progressive Publications, 1982 (c1902), page 94; ROUTHIER, Bernard et autres. *Leeds – Historique et organismes*, tome 1, Thetford Mines, Imprimerie Edmond Desmarais, 1977, page 29.
- ¹⁵ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, page 97.
- ¹⁶ Voici ce que raconte textuellement Joseph Bouchette raconte dans sa *Description topographique de la province du Bas-Canada avec ses remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis d'Amérique*, publié en 1815 à Londres ceci : «La culture [dans le canton de Leeds] n'y a encore fait que très-peu de progrès, quoiqu'on ait entrepris de former quelques établissements, particulièrement le long du Chemin de Craig, où l'on pourrait raisonnablement présumer qu'on eût pu obtenir de plus grand succès. Ce chemin a été originairement projeté pour ouvrir une communication directe entre Québec, les townships des frontières, et les états Américains adjacens; mais son achèvement a été retardé par plusieurs difficultés qui provenaient plutôt d'un défaut de résolution que des empêchemens naturels. Il fut tracé primitivement par Mr. Joseph Kilborne, député arpenteur de la province en 1800, aux frais de Joseph Frobisher, Ecuyer, et des autres propriétaires fonciers des townships à travers lesquels il passe; il s'étend depuis le bord du St. Laurent, à travers la seigneurie de St. Gilles, jusqu'au township de Shipton, d'où l'on avait déjà fait une route jusqu'à la Rivière St. Francis, et de là à la ligne frontière. L'entreprise n'a pas très -bien réussi, parce que l'établissement de Lord, dans le township d'Irlande, était le seul qu'on eût entrepris de former. En 1809, durant l'administration de Sir James Craig, on a entrepris de nouveau de rendre la route commode et aisée depuis Québec jusqu'aux frontières; on a employé des détachemens de troupes pour déblayer et construire la toute, et pour élever des ponts de bois sur les rivières partout où ils se trouvèrent nécessaires. L'objet en vue s'est trouvé rempli suffisamment pour mettre une diligence en état de voyager passablement vite, quoique non sans inconvénient pour ceux qui profitent de cette voiture, faute de places convenables pour s'arrêter et de maisons pour reposer les voyageurs, n'ayant aucune commodité de ce genre depuis le dernier établissement sur la Rivière Beaurivage, jusqu'au township de Shipton, à la distance d'environ 60 milles. Au pont de Craig, l'auberge Palmer fut ouverte quelque temps, mais elle ne répondit point à l'attente du public, et ne produisit point de bénéfice au propriétaire. Malgré les encouragemens donnés aux colons, en leur accordant une patente pour les lots qu'ils occuperaient, à condition de défricher une certaine portion de terre, et de bâtir une maison en bois sur les dimensions données, auprès de la route, ces conditions n'ont été acceptées que par deux ou trois personnes, et même cela n'a été d'aucune utilité pour avancer l'ouvrage, ni d'aucun avantage pour les individus qui ont formé l'entreprise. Au commencement, de la dernière guerre, on avait encore fait peu de progrès, et depuis cette époque on n'a pris aucun moyen pour préserver du dépérissement la partie de la route qui était achevée, en sorte qu'à présent elle est obstruée par la chute des arbres et par d'autres obstacles, qui la rendent presque aussi impraticable que si c'était encore un désert. Les différens ponts sur les rivières portent les noms des officiers militaires qui commandaient les détachemens employés à ce service : ils ont aussi obtenu des terres auprès de la route; mais des militaires ont rarement le loisir ou les moyens de devenir des cultivateurs contans. Une pareille communication serait sans doute d'un avantage immense pour cette partie de la province, et il faut espérer que malgré les mauvais résultats précédens, on fera de nouveaux efforts sous la sanction immédiate de gouvernement. Un quart du township de Leeds a été originairement concédé à Isaac Todd, mais à présent ce terrain appartient aux héritiers de Joseph Frobisher, Ecuyer. Plusieurs individus ont obtenu des concessions, et George Hamilton, Ecuyer, de Québec, possède 8000 acres de terre, par achat du gouvernement, des terres ayant été vendues pour défrayer une partie des dépenses occasionnées par la construction de la route.»
- ¹⁷ NADEAU, A. *Histoire de la ...*, page 21.
- ¹⁸ BILODEAU, J. *St-Sylvestre se ...*, pages 99-101; RICHMOND COUNTY HISTORICAL SOCIETY. *The Tread of ...*, pages 31-32.
- ¹⁹ KESTEMAN, J-P. *Histoire des ...*, pages 104-105, 227; MCKILLOP, D. *Annals of the ...*, page 63; LABRÈQUE, Marie-Paule R. « Jesse Pennoyer », *Dictionnaire biographique du Canada*, volume IX, page 634; CORPORATION TOURISTIQUE D'INVERNESS. *Inverness*, Héon et Nadeau ltée, Canada, 1987, pages 29-30; GRAVEL, Mgr A. *Pages historiques ...*, pages 15-17.
- ²⁰ CORPORATION TOURISTIQUE D'INVERNESS. *Inverness*, pages 29-30; GRAVEL, Mgr A. *Pages historiques ...*, pages 11-12; KESTEMAN, J-P. *Histoire des ...*, pages 195-196.