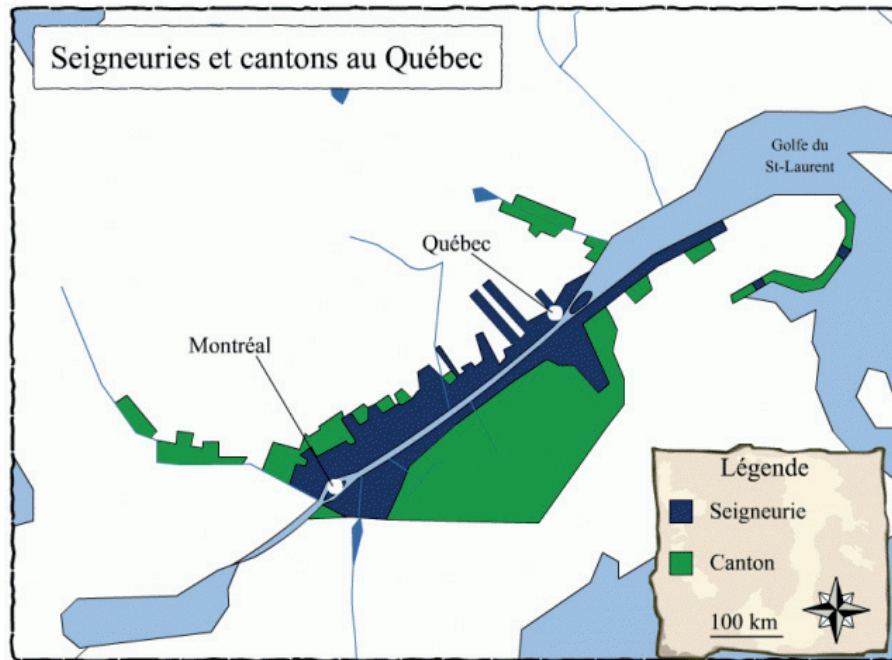




L'ÉPOPÉE DES CHEMINS CRAIG ET GOSFORD – PARTIE 1

Il y a bien longtemps, comme pour le chemin du Roy sur la Rive-Nord, la route Kennebec dans la Beauce, ou plus près de nous, le Québec Central Railway ou l'autoroute 20, les chemins Craig et Gosford ont eu la même importance aux niveaux politique, social et économique pour notre région et celle des Cantons de l'Est.



Source : Cartes et images dans *Histoire du Québec*, <http://images.recitus.qc.ca/>

Au début du 19^e siècle, le manque de voies de communication constituait 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 trouvaient aucune route pour accéder aux terres qui leur avaient été assignées. En plus d'être confrontés à la dure réalité de se frayer un chemin, ils devaient 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, 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 ladite Majesté, ses héritiers et successeurs (article 9) ». De plus, les curés

des seigneuries prévenaient méticuleusement leurs ouailles désirant s'établir dans les Cantons de l'Est qu'ils s'exposaient à perdre leur travail, leurs biens, mais aussi et surtout leur âme.

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 existait déjà un chemin entre St-Gilles et St-Nicolas à compter de 1792. Cette route a été construite à la demande des habitants de St-Gilles à l'été de 1791. Selon certains historiens, auteurs de monographies paroissiales de Lotbinière, 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 miles environ. Il est inauguré officiellement le 7 août 1792 par le grand voyer Jean Renaud. Henry Caldwell, pro-

priétaire 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.

En 1800, l'arpenteur provincial Joseph Kilborne dresse un 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, lancèrent un nouveau projet d'une route reliant les seigneuries de la Chaudière, ou Nouvelle-Beauce (Sainte-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 mile 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 (le même qui, probablement, était propriétaire de terres dans le canton de Broughton), 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. À cette date, aucune route n'était encore construite... La suite, le mois prochain!