

744  
et. 1  
CSP-2

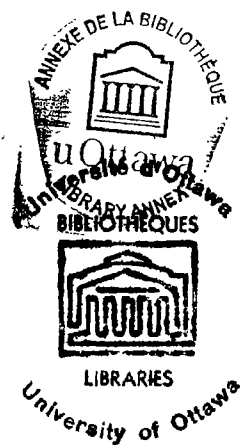
HISTOIRE DU SYSTEME ROUTIER DES CANTONS DE L'EST

avant 1855

par Frère Jules Martel, s.c.

Thèse présentée à la faculté des arts  
de l'Université d'Ottawa en vue de  
l'obtention de la maîtrise ès arts,  
option histoire.

*Trava de copie  
de l'at du 25 a out 1960  
R. h. v. e. f.  
Secret.*



VICTORIAVILLE, CANADA, 1960

744

UMI Number: EC56036

### INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.

UMI<sup>®</sup>

---

UMI Microform EC56036  
Copyright 2011 by ProQuest LLC  
All rights reserved. This microform edition is protected against  
unauthorized copying under Title 17, United States Code.

---

ProQuest LLC  
789 East Eisenhower Parkway  
P.O. Box 1346  
Ann Arbor, MI 48106-1346

## RECONNAISSANCE

Cette thèse a été préparée sous la direction du Dr Lucien Brault, professeur d'histoire à l'Université d'Ottawa et éditeur aux Archives nationales. Nous le remercions de ses précieux conseils.

Nos remerciements vont aussi à M. Gérard Malcuelosse, à Mgr Maurice O'Bready, P.D., à Mgr Albert Gravel, P.D., à Mlle Juliette Bourque, au Dr Valmore Olivier, à M. l'abbé Jean Mercier, à M. l'abbé Conrad Groleau, au R. Frère Robert, s.c., au R. Frère Antoine-Marie, s.c. et au R. Frère Louis-Victor, s.c., dont la coopération et l'encouragement nous ont souvent été précieux.

## CURRICULUM STUDIORUM

Jules Martel est né à Stoke le 11 avril 1915.

Il a obtenu son brevet complémentaire d'enseignement à l'Ecole Normale d'Arthabaska en 1933 et son brevet supérieur en 1943 à la même institution. En 1946, l'Université de Montréal lui décernait le Baccalauréat ès Arts. Depuis 1950, il a suivi des cours de vacances en littérature et en histoire à l'Université d'Ottawa et a préparé la présente thèse pour l'obtention de la Maîtrise en histoire.

L'auteur est plutôt connu sous le pseudonyme de Frère Saturnin, s.c.

## TABLE DES MATIERES

Chapitre	page
INTRODUCTION . . . . .	1
1. Cantons de l'Est: dénomination, limites, population	1
2. Les chemins qui marchent: Chaudière, Saint-François	7
PREMIERE PARTIE: ROUTES DE PENETRATION	
I.- ROUTES DE PENETRATION. . . . .	24
1. Rivière Saint-François et ses affluents	24
2. Sentiers primitifs tracés par les Loyalistes	28
Lac Champlain vers lac Memphremagog	35
Dans Stanstead	43
Sherbrooke et la route du Saint-François	48
SECONDE PARTIE: ROUTES DE COMMUNICATION	
II.- ROUTES VERS TROIS-RIVIERES . . . . .	57
1. Rivière Saint-François	57
2. Route du Saint-François	72
Embranchements:	94
Longue-Pointe à Nicolet et Saint-Grégoire	96
Drummondville à Sorel	103
III.- ROUTES VERS QUEBEC . . . . .	110
1. Route Craig	110
Embranchements: vers la Beauce	141
vers Montréal	144
2. Chemin Gosford (et Dudswell)	148
IV.- ROUTES VERS MONTREAL . . . . .	166
V.- ROUTES SECONDAIRES . . . . .	191
1. Routes de la British American Land Company	191
2. Routes des Bois-Francs	202
CONCLUSION . . . . .	213
1. Requête des missionnaires colonisateurs	213
2. Loi des chemins et des municipalités, 1855	217

T'ABLE DES MATIERES

v

BIBLIOGRAPHIE . . . . .	223
APPENDICES. . . . .	232
1. Le pont de Melbourne	232
2. Venez-nous en aide	238
3. Critique de la législation routière	250
4. Premier tracé de la route Craig	253
5. Enterprise	256
SOMMAIRE. . . . .	259

## LISTE DES CARTELS

Carte	page
1. Division du Buckinghamshire en Townships, 1792	5
2. Voyage de M. Finlay, 1800	39
3. Lac Manphremagog et les environs, vers 1810	36
4. Sherbrooke et les environs, vers 1810	44
5. Cantons et districts administratifs, 1794	49
6. Première route du Saint-François, vers 1810	50
7. Routes vers Trois-Rivières	95
8. Routes vers Québec	149
9. Routes vers Montréal	173
10. Bloc Saint-François et Territoire de Mégantic	192
11. Routes de la British American Land et Chemin d'Arthabaska	203
12. Direction générale des chemins royaux vers le milieu du XIX <sup>e</sup> siècle	263
 Photographie de l' "Enterprise"	 253a

## I. INTRODUCTION

### 1. Cantons de l'Est: dénomination, limites, population.

D e n o m i n a t i o n.-- Par l'Acte constitutionnel de 1791, la loi anglaise dite "franc et commun socaire" fut introduite au Canada. En conséquence, les terrains non encore octroyés furent arpentés et divisés en "Townships" selon le mode de concession en usage en Angleterre. (Le mot "Township" n'a pas d'équivalent dans la langue française; au Canada, nous avons pris l'habitude de le traduire par le mot "Canton", -- Eastern Townships: Cantons de l'Est -- mais nous nous sommes servis aussi souvent du terme "Township", qui est presque considéré comme francisé). En principe, un township devait avoir la forme géométrique d'un carré de dix milles de côté, divisé en onze "rangs" de vingt-huit "lots". Mais comme la rivière Saint-François servait de délimitation naturelle à tous les townships riverains, il s'ensuivit que les dimensions de ces derniers furent quelquefois assez irrégulières.

Dès l'origine, on a nommé "Eastern Townships", les régions du Sud-Est de la province de Québec où la colonisation s'organisait dans le cadre anglais du "Township" et non de la seigneurie canadienne-française; on hésite d'ailleurs sur le sens du terme "Eastern", qui peut s'entendre par rapport aux

seigneuries de la rivière Richelieu, ou en fonction des townships organisés simultanément plus à l'ouest, sur l'emplacement de la province actuelle d'Ontario. Mais cette distinction historique est lettre morte aujourd'hui que township et seigneurie ont été à peu près étouffés sous la vigoureuse prolifération des paroisses et municipalités<sup>1</sup>.

Pourtant, toutes ces dénominations: Eastern Townships, Townships de l'Est, Cantons de l'Est, sont aujourd'hui périmées et les efforts louables du Comité de Toponymie de Sherbrooke pour repandre le vocable "Estrie" sont sur le point d'être couronnés de succès. D'aucuns lui dénie encore le droit de cité, en alléguant qu'il est aussi incorrect que les vocables qu'il veut remplacer, mais on peut lui reconnaître au moins l'avantage d'être plus court, plus joli et à consonnance plus française.

Quoi qu'il en soit des critiques, l'Estrie ira maintenant son chemin, puisque l'Académie canadienne-française l'a accepté. On lit en effet au rapport de la séance de linguistique de la dite société en date du 5 mars 1951: "Le comité de linguistique accepte le terme "Estrie" pour désigner "Les Cantons de l'Est" et en recommande l'usage." 2

---

1 Raoul Blanchard, Le centre du Canada français, p. 105.

2 Communication écrite à l'abbé Jean Mercier, en date du 29 janvier 1955.

On attribue à Mgr Desranleau le mérite d'avoir demandé, et à Mgr O'Bready celui d'avoir trouvé et lancé un terme capable de traduire en un français impeccable et poétique cette expression lourde et bâtarde, Les Cantons de l'Est<sup>3</sup>. Et la trouvaille fut "Estrie".

D é l i m i t a t i o n.-- Quelles sont les limites de la région? La réponse à cette question pourra varier selon qu'on se placera au point de vue géographique, géologique ou historique. Les deux premiers ayant fait l'objet d'une étude spéciale de la part d'un géographe réputé (Cf. Raoul Blanchard, Les Cantons de l'Est), nous n'hésitons pas à y référer le lecteur.

Le présent travail ayant plutôt une portée historique, mieux vaudrait nous attarder à ce point de vue et tenter de donner brièvement, en guise de définition de terme, la délimitation historique de l'Estrie.

On peut dire sans erreur que la délimitation du futur territoire des Cantons de l'Est a été faite par le Comte de Frontenac en 1680, alors que les Abénaquis émigrèrent en nombre au Canada. Le gouverneur leur permit de s'étendre de la Chaudière au Richelieu, du fleuve Saint-Laurent à la Nouvelle-Angleterre<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Abbé Jean Mercier, L'Estrie, p. 62.

<sup>4</sup> Mgr Albert Gravel, Les Cantons de l'Est sous le régime français, La Tribune, 18 avril 1937, p. 8, col. 1 et 2.

Voilà une délimitation qui tient déjà compte de données historiques, et valable pour toute la période abénaquise, période qui, à certains égards, appartiendrait peut-être à la préhistoire. Puisque nous avons l'habitude de faire remonter l'histoire de l'Amérique aux premiers essais de colonisation par les Européens, aussi bien appliquer cette norme tant soit peu prétentieuse aux Cantons de l'Est et commencer son histoire avec ses premiers colonisateurs, les Loyalistes. Ainsi comprises, les limites de l'Estrie ont justement fait le sujet d'une thèse présentée en 1956, à l'Université de Montréal par l'abbé Jean Mercier de Sherbrooke<sup>5</sup>. La conclusion de ce travail, tel qu'illustré par l'auteur sur la carte ci-jointe, veut donc que l'Estrie historique soit "cette bande territoriale de la province de Québec située entre les Etats-Unis et le fleuve Saint-Laurent d'une part, le Richelieu et la Chaudière d'autre part, moins la partie occupée par les seigneuries." <sup>6</sup>

P o p u l a t i o n.-- Sous le régime français, les Cantons de l'Est ne furent pas colonisés. L'émigration française trop parcimonieuse n'avait jamais permis une prise de possession effective de l'immense bassin du Saint-Laurent

---

5 Abbé Jean Mercier, op. cit., p. 27.

6 Id., ibid., p. 58.



dévolu à la France depuis Cartier. De plus, le voisinage des Anglais de la Nouvelle-Angleterre enlevait aux Français du Canada toute tentation de s'étendre trop loin de ce côté.

Chez les Anglais de la Nouvelle Angleterre, "ce désir était encore plus vif de conserver au nord de leurs établissements cet épais tampon de collines et de forêts par où, pourtant, se glissaient parfois leurs ardents adversaires, dans des raids audacieux effectués en compagnie d'Indiens. Aussi les Cantons restèrent-ils inviolés, sauf par quelques coureurs rapides<sup>7</sup>" qui ne laissèrent que peu de traces si ce n'est dans l'histoire.

"Ce n'est que sous le régime anglais, précisément depuis la Révolution américaine, que les Cantons de l'Est sont devenus le théâtre d'une lutte pacifique de races qui se poursuit encore aujourd'hui, bien que l'issue ait cessé d'en être douteuse. Entamée uniquement à son extrémité nord-est avant la capitulation française, la région a été ensuite l'objet d'une colonisation systématique par l'élément britannique, qui paraissait vraiment maître de la situation avant 1850. Mais déjà les Canadiens français, partant de leurs anciennes paroisses, avaient fortement occupé les lisières; depuis, ils n'ont cessé de s'infiltrer

---

<sup>7</sup> Raoul Blanchard, op. cit., p. 324.

à l'intérieur, noyant peu à peu les éléments britanniques sous les apports de leur triomphante natalité, jusqu'à réduire aujourd'hui les groupements de langue anglaise à des îlots sans cesse effrités." 8

2. Les chemins qui marchent: Chaudière, Saint-François.

Coureurs rapides, disions-nous; mais par quelles routes? Qui donc osa entreprendre de tracer un sentier à travers ces immenses solitudes? Point ne fut besoin, car les routes existaient déjà, et de même qualité que celles qui conduisirent nos pères jusqu'aux Rocheuses, jusqu'au golfe du Mexique. Les chemins qui marchent ne font pas défaut au Canada. Nous avons d'abord le chemin royal qui a nom Saint-Laurent, puis une multitude de routes secondaires qui vous mèneront partout où vous désirerez, pour peu que vous ayez bon bras et un sens particulier de l'équilibre.

L a C h a u d i è r e.-- Si, après avoir remonté la rivière Chaudière jusqu'au lac légantie, vous traversez ce lac dans toute sa longueur, vous trouverez tout au fond le ruisseau qui l'alimente et qui se nomme aujourd'hui le ruisseau Arnold. Il vous conduira au pied de la chaîne des Alleghanys, qui sert de frontière naturelle entre notre

---

8 Id., ibid., p. 182.

province et l'état du Maine. Quelques milles de portage, et vous arriverez à la source du Kenébec, qui vous fera découvrir l'ancien territoire des Abénaquis, alliés des Français de l'Acadie et de Canada.

"La première mention d'un contact apparaît dans la relation de Champlain, en 1629. Il les nomma les "Abonaquoit" et envoya un de ses hommes avec les sauvages pour reconnaître leur pays et les voies de communication. Le voyage aller et retour se fit du 16 mai au 15 juillet 1629. Nous ne savons pas le nom de cet émissaire de Champlain; mais il fut vraisemblablement le premier blanc à parcourir la rivière Chaudière dans les deux sens." 9

L'année suivante, "trois Récollets venus de Bordeaux, s'abandonnant à la conduite des sauvages et de la Providence, se rendirent ainsi en mission parmi les Abénaquis. Ils venaient de frayer un chemin entre l'Acadie et le Canada, et après eux, les compagnons de Latour et ceux de Aulnay suivirent plus d'une fois ces traces pieuses dont la religion avait tracé les jalons, et que le commerce et la guerre vinrent exploiter à leur tour." 10

---

9 Abbé Honorius Provost, Les Abénaquis sur la Chaudière, p. 7.

10 M. Rameau, Une colonie féodale en Amérique, p. 119.

En 1611 et en 1613, les pères Biard et Quentin de Port-Royal, visitèrent les sauvages Abénaquis de Pentagouët et de Kénébec. Ces Abénaquis avaient été repoussés sans cesse vers le nord par les Anglais. Chaque année, ils se rendaient à Québec demander des missionnaires.

Le 29 août 1646, le père Druillettes partit de Québec avec un groupe d'Abénaquis, remonta la rivière Chaudière, passa le lac Mégantic pour prendre ensuite la rivière Arnold et, après un portage, tomber sur la rivière Dead et descendre sur la Kénébec. Il revint à Québec le printemps suivant par la même route.

"En 1650, il refit le même trajet avec un Algonquin de Sillery, Noël Negabama. Il ne revint qu'au mois de juin de l'année suivante. Après seulement quinze jours de repos, nouveau départ. Le guide ne prit pas la route accoutumée de la Chaudière, mais une route fort périlleuse pour aboutir à la rivière Saint-Jean, en cet endroit appelé aujourd'hui Madawaska. Il remonta ensuite vers la Kénébec et atteignit la mission de l'Assomption dans la vingt-quatrième journée."<sup>11</sup>

Le retour se fit par le lac Mégantic et la Chaudière. Les tempêtes tardives embarrassèrent fort les voyageurs. On en vint à manquer de provisions. Quelques sauvages même périrent de faim et de froid. Le Père et son compagnon français

restèrent dix jours sans manger. Ils firent bouillir les cordes et les tresses de leurs raquettes, les souliers et la camisole du Père, laquelle était en cuir d'élan."<sup>11</sup>

Les Relations des Jésuites prétendaient que "le père Druillettes fut le premier Européen à remonter la Chaudière, mais reconnaissent pourtant qu'en 1640, un Anglais, accompagné de vingt Abénaquis, avait remonté la rivière Kenébec et, des sources de cette rivière, s'était rendu à travers les forêts jusqu'au fleuve Saint-Laurent, à quelques milles plus bas que Québec." <sup>12</sup> Ce qu'il dut tout de même remercier le Ciel de n'avoir pas perdu le nord!

De 1660 à 1680, les missions du Maine furent abandonnées. Le père Vincent Bigot les reprit en 1683. Il voyagea aussi par la Chaudière et le lac Mégantic. Son frère, Jacques, lui succéda.

"D'autres missionnaires passèrent aussi par la Chaudière pour se rendre aux missions abénaquises: Père Julien Binneteau, 1692-1693; Père Sébastien Rasles, missionnaire à l'Assomption (Norridgewood) en 1693, assassiné par les hommes

---

<sup>11</sup> Relations des Jésuites, 1652, citées par l'abbé Albert Gravel dans: Aux sources de notre histoire religieuse... p. 10.

<sup>12</sup> Relations des Jésuites, citées par J.A. Maurault, dans Histoire des Abénaquis, p. 118.

de Westbrooke le 23 août 1724; Père J.P. LaChasse, 1700-1710; Père Etienne Lauvergnat, 1719-1738; Père Auguste Leblanc, 1697-1700, missionnaire à la Chaudière; abbé Louis-Pierre Thiery, missionnaire à Pentagouët, qui accompagna les expéditions abénaquises de 1689 contre le fort Pemquid; Père Pierre-J. Aubery, chez les Abénaquis du Maine de 1699 à 1709 et à Saint-François du Lac de 1709 à 1755. (Ce serait lui que Chateaubriand aurait immortalisé dans *Atala*)" 13

Route de la Chaudière, route des missionnaires chargés de porter aux âmes la paix du Christ. Mais aussi route qui servit à porter la paix du roi.

Le 5 août 1670, douze canots débouchaient en vue du fort Pentagouët. Le chevalier de Grandfontaine, chargé de reprendre possession de l'Acadie rendue à la France par le traité de Bréda, avait suivi les rivières Chaudière et Kénébec et avait recruté plusieurs compagnons de voyage chez les Abénaquis de l'ancienne mission du père Druillettes. Il était accompagné du capitaine de Chambly, du lieutenant Joybert de Soulanges, de M. Patoulet, du Baron Vincent de Saint-Castin et de l'enseigne de Villicu.

Mais la mission du Chevalier était double: d'après l'ordre de Colbert, il était accompagné de M. de Patoulet,

---

13 J.-A. Maurault, op. cit., p. 146.

spécialement charge de faire un rapport sur le chemin de Kénébec, entre le Canada et l'Acadie, concernant les travaux qu'il serait possible d'exécuter pour en faciliter le parcours.

Colbert tenait extrêmement au chemin du Kénébec; au Canada, on considérait alors Pentagouët comme la clé de l'Acadie: il possédait une importance notable à cause du commerce des fourrures; il formait en outre une avancée redoutable à l'ouverture de la baie Française, d'où l'on pouvait dominer la navigation déjà très considérable des bâtiments de la Nouvelle-Angleterre. Mais il était particulièrement utile en ce qu'il formait une tête de chemin entre le Canada et l'Acadie: le bassin de Penobscot communiquait en effet dans l'intérieur avec celui du Kénébec par le portage de Kidiskuit, et, en remontant la rivière Kénébec et un de ses affluents (Moose River), on parvenait jusqu'à la hauteur du bassin supérieur de la rivière Chaudière que l'on gagnait par un nouveau portage, et par laquelle on descendait jusque dans le fleuve Saint-Laurent à peu de distance de Québec. Cet ensemble de voies de communication était connu dans le Canada sous le nom de "chemin du Kénébec". 14

M. de Grandfontaine avait donc reçu de Colbert, qui semble avoir étudié soigneusement la topographie des lieux,

---

14 M. Rancau, op. cit., p. 114.

des instructions spéciales et précises sur les travaux à effectuer dans les portages et pour les fortifications du fort<sup>15</sup>. Il lui recommande de lier correspondance entre les habitants de l'Acadie et ceux du Canada; de chercher à améliorer les communications d'un pays à l'autre, afin d'y entretenir des relations commerciales<sup>16</sup>.

On lit dans un état de dépenses à faire pour le Canada et l'Acadie, en date du 3 avri 1670, l'article suivant:

Pour le travail et les ouvrages qui sont à faire pour la communication de Québec et l'Acadie, et autres dépenses extraordinaires à faire au dit pays, la somme de trente mille livres. 17

Comme bien l'on pense, l'intendant Talon secondait les vues du ministre en cette matière. Il faisait remettre en mars 1671, une dépêche à M. de Grandfontaine:

Travaillez autant qu'il dépendra de vous à avancer cette communication en sorte que Sa Majesté puisse apprendre l'année prochaine qu'elle sera en état d'être bientôt terminée, si elle ne l'est en effet. 18

"Pourtant, M. de Grandfontaine ne poursuivit pas longtemps ses travaux; le chemin du Kénébec, dont l'utilité

---

15 Lettre de M. de Grandfontaine de 1671, aux Archives, citée par M. Rameau, op. cit., p. 122.

16 Lettres, instructions et mémoires de Colbert, 3, II, p. 514, 11 février 1671.

17 Collection de Manuscrits, I, p. 195.

18 Ibid., p. 209.

paraissait capitale à l'intendant et au ministre, lui parut moins nécessaire lorsqu'il eut appris par les anciens du pays combien les communications seraient plus faciles et plus promptes avec Québec par la voie de mer, en allant de cette ville, à travers le golfe Saint-Laurent, débarquer à la baie Verte sur l'isthme de Shédiac, que l'on traversait par un très court portage pour rejoindre le fond de la baie Française, déjà fréquentée par les barques acadiennes. Il retira donc promptement les engagés qu'il avait installés à Pentagouët et au rapide de Kidiskuit, les dirigea sur Port-Royal et, reprenant l'oeuvre de d'Aulnay, il résolut de concentrer désormais en ce lieu tous les colons qu'on pourrait à l'avenir lui envoyer de France." 19

Onze ans plus tard, l'intendant de Meules écrivait à ce propos:

Il n'y a point encore de chemin ouvert à moins que l'on ne s'écarte beaucoup et qu'on n'aille par de certaines rivières où il y a de très grands rapides qui obligent ceux qui y veulent passer de faire de grands portages. On avait commencé du temps de M. Talon de faire un chemin par terre tout droit, lequel a été abandonné. 20

Pourtant, le projet devait faire un autre faux bond vers la fin du siècle, lorsque d'Iberville proposa de reprendre

---

19 M. Rameau, op. cit., p. 122.

20 Collection de Manuscrits, I, p. 391.

les travaux de Talon et de pousser le chemin jusqu'à vingt lieues dans les terres à l'aide de soldats. Mais la guerre vint, l'Acadie fut perdue et l'on n'entendit plus parler de la grande route que l'on avait proposé d'ouvrir à travers les forêts du sud.

Les autorités tenaient du reste à conserver ce vaste rideau comme une protection contre les invasions ennemies. Cette grande étendue de pays inculte et sauvage formait comme un rempart infranchissable. On avait bien assez des passes du lac Champlain à défendre, sans ouvrir une nouvelle route sur Québec, la capitale de la colonie. Ce fut le sentiment de Bougainville et de plusieurs hommes de guerre du temps. Telle sera aussi plus tard l'opinion des gouverneurs anglais, qui voyaient d'un oeil inquiet les colons se rapprocher des frontières américaines<sup>21</sup>.

Pourtant, après avoir indiqué la route aux voyageurs de la paix, la Chaudière dut un jour se prêter au service militaire.

Ce fut d'abord Portneuf qui, dès le premier mois de 1690, à la tête d'un détachement de Canadiens et d'Abénaquis remonta la rivière Chaudière et alla rejoindre à Kénébec le

---

21 J.E. Roy, Histoire de la seigneurie de Lauzon, p. 193.

baron de Saint-Castin, qui l'attendait avec une troupe de guerriers abénaquis pour attaquer sournoisement Casco.

Quelques mois plus tard, "un Abénaquis, parti de la rivière Piscataqua, vint en douze jours à Québec pour y annoncer que les Anglais s'étaient emparés de Port-Royal et qu'une flotte de trente vaisseaux était partie depuis six semaines de l'Acadie pour remonter le Saint-Laurent et venir attaquer Québec." 22

"Après l'excursion de la rivière Oyster, 1693, un abénaquis partit encore une fois de la rivière Piscataqua et vint offrir au Comte de Frontenac la chevelure d'un Anglais comme témoignage de la fidélité de ses frères à l'égard des Français." 23

En 1697, d'Iberville proposait d'aller s'emparer de Boston par la Chaudière. Cinq ans plus tard, Saint-Castin refit la même proposition<sup>24</sup>, mais il ne paraît pas que la Chaudière fût témoin d'aucun déploiement militaire à la suite de ces projets.

---

22 Charlevoix, Vol. 3, p. 94, cité par J.A. Meurault, Histoire des Abénaquis, p. 205.

23 Charlevoix, Vol. 3, p. 211, cité par id., ibid., p. 217.

24 Manuscrits de la Nouvelle-France, II, p. 346, cité par J.E. Roy, op. cit., p. 193.

Il semble bien que le XVIII<sup>e</sup> siècle n'ait vu qu'une seule caravane militaire prendre le défilé du Kénébec: celle d'Arnold. C'est probablement aussi l'expédition qui a laissé le plus de traces dans l'histoire et surtout dans la géographie, puisque la toponymie de nos Cantons a doublement hérité du nom d'Arnold: d'abord, la rivière qui alimente le lac Mégantic, puis la route actuelle qui suit l'ancien portage entre la rivière Arnold et la rivière Dead.

Arnold lui-même nous a laissé un document précieux, son journal de campagne, qui nous instruit sur les difficultés d'une telle entreprise et nous laisse deviner ce que durent supporter nos missionnaires et nos militaires du siècle précédent, qui n'eurent pourtant pas l'idée de s'en plaindre devant l'histoire.

La première route carrossable reliant Québec au Maine fut tracée en 1818, mais l'exécution n'en fut complétée qu'en 1830. Le 11 septembre de cette année, le Quebec Mercury annonçait que deux voyageurs de l'état du Maine étaient arrivés à l'hôtel Lauzon; ils avaient fait tout le trajet en voiture et rapportaient que le chemin était bon<sup>25</sup>.

---

25 J.-Edmond Roy, op. cit., p. 434.

Mais... Les Cantons de l'Est de la période "loyaliste" n'ont plus les mêmes limites que les Cantons de l'Est de l'époque algonquine, et force nous est de nous replier maintenant sur le Saint-François.

L e S a i n t - F r a n ç o i s.-- Les Abénaquis, invités par Frontenac et logés par LaBarre à l'embouchure de la Chaudière, 1683, puis à l'embouchure du Saint-François, 1684, obtinrent le droit de chasse et de pêche sur tout ce territoire mais n'y fondèrent jamais de bourgades permanentes. A peine ici et là des huttes, surtout le long du Saint-François et de la Magog, pour s'abriter au cours de leurs excursions. Comme ils voyageaient en canot, ils ne tracèrent pas non plus de chemins de communication, à l'exception de quelques sentiers utiles à leurs randonnées. Leurs principaux lieux de rencontre: les Grandes Fourches (Sherbrooke), où se joignent le Saint-François et la Magog, et les Petites Fourches (Lennoxville), où la Tomifobia se jette dans le Saint-François. Tous les événements de quelque importance se déroulèrent à l'un ou l'autre de ces confluent." 26

L'histoire des Abénaquis depuis leur établissement à la mission Saint-François nous présente une suite presque continuelle d'expéditions dans la Nouvelle-Angleterre. Deux

---

26 Mgr Maurice O'Broady, Etudes historiques sur le Craig's Road et la route No 5, p. 1.

voies y conduisaient ces sauvages: celle du lac Champlain et celle de la rivière Saint-François. Ils remontaient cette dernière jusqu'au lac Memphremagog et de là ils se rendaient à la rivière Connecticut; puis, en suivant les torrents de cette rivière, ils allaient tomber sur les habitations anglaises<sup>27</sup>.

C'est bien aussi la route que suivit François Hertel en janvier 1690, avec sa petite troupe de 52 Canadiens et Abénaquis, pour aller détruire Salmon Falls sur la rivière Piscataqua. Lorsque, quatorze ans plus tard, son fils, Jean-Baptiste Hertel de Rouville, voulut se rendre à Deerfield, il dut dévier un peu de l'itinéraire précédent et, au sortir du lac Memphremagog, se diriger vers le lac Winnipisseogee puis vers la Merrimack.

Il ne paraît pas que les missionnaires aient souvent emprunté cette route pour rejoindre leurs missions; mais ces deux voyageurs qui remontent le Saint-François en 1742, ont tout de même des intentions très pacifiques puisqu'ils obéissent à un édit de l'intendant Hocquart daté du 18 juillet, ordonnant à

Noël Langlois dit Traversy et Pierre Abraham dit Desmarets de se rendre dans le haut de la rivière Saint-François pour visiter les bois propres à la construction et mature des vaisseaux du roi. 28

---

<sup>27</sup> J.A. Morault, op. cit., p. 506.

L'expédition de Rogers, 1759, au contraire, respire le carnage. Il avait pour mission d'exterminer les Abénaquis de la mission Saint-François-du-Lac. Parti de la baie Missisquoi, il se dirigea à travers la forêt vers le Saint-François, qu'il rejoignit environ quinze milles en haut de la mission. Sa triste besogne accomplie, il dut retourner par le Saint-François puisque Bourlamarque s'était emparé de ses barques sur la baie Missisquoi. Après huit jours de marche, ses provisions se trouvant complètement épuisées, il dut diviser ses troupes en plusieurs bandes pour qu'elles vivent de leurs chasses, et leur ordonna de se réunir au confluent des rivières Connecticut et Ammonoosuc, où Amherst, qui campait à Crown Point et qui dirigeait les opérations militaires, devait lui faire parvenir des provisions. Mais de provisions point! Alors, Rogers s'abandonna au cours de la rivière sur un radeau et put ainsi rejoindre Charleston, d'où il envoya à ses hommes des canots chargés de provisions. Plusieurs étaient déjà morts de faim.

Mais quel est ce pittoresque bonhomme qui, à l'automne de 1786, remonte, en compagnie de son beau-frère et d'un guide métis, la rivière Saint-François en canot d'écorce? C'est un Français émigré, en 1766, après la Cession, au Canada où il

---

28 Edits et Ordonnances, III, p. 46), cité par Annuaire du S.S.C.B. (Sherbrooke, Séminaire) 1883-1884, p. 25.

a connu une existence un peu bohème; il se dirige vers Boston. Propriétaire pendant quelques années des Forges du Saint-Maurice, incarcéré durant trois ans à Québec pour sa sympathie envers les envahisseurs américains en 1755, Pierre de Salcs LaTerrière prétendait avoir étudié la médecine, mais ne pouvait produire aucun diplôme. "Un accouchement difficile qu'il réussit sur une femme des provinces maritimes lui donna tellement de confiance en ses aptitudes médicales qu'à son retour il pratiqua ouvertement la médecine à Bécancour et à la Baie-du-Febvre. Sommé de comparaître devant le bureau des médecins de Québec, il échoua à l'examen et se vit dénier le droit de pratiquer la médecine au pays sans titres." 29<sup>a</sup>

LaTerrière ne manquait pas de cran: il décida d'aller se munir d'un parchemin à Cambridge, Boston. Il y passa deux ans et en revint médecin. Il pratiqua à la Baie-du-Febvre.

Sur ses vieux jours, il écrivit ses mémoires, où nous pouvons lire le récit de son périple sur le Saint-François. Si certains détails de ses descriptions, comme les distances, les altitudes, l'orientation, nous révèlent que sa mémoire avait un peu oublié, sa clairvoyance et son jugement gardaient

---

29<sup>a</sup> Mgr Maurice O'Bready, op. cit., p. 2.

cependant toute leur acuité comme le prouve la prédiction suivante qu'il fit au sujet des Grandes Fourches:

Nous arrivâmes au grand portage ou sault qui reçoit la rivière en deux branches, l'une de Magantick, E.-N.-E., et l'autre du lac Mara ou Magog, Ouest. Pendant que le sauvage portait le canot et le bagage, je m'amusai à lire les noms écrits sur les pierres et sur des bois équarris, de ceux qui avaient été envoyés là en découverte et les noms très nombreux des étrangers qui y avaient passé depuis la découverte de ces régions. Un jour à venir, cet endroit sera établi et de conséquence parce qu'il sera l'entrepôt d'un lieu où tout va. Nos petits-enfants et nos arrière-neveux verront cela. 29b

Et plus loin, ce détail qui nous donne une idée quant à la "densité de la circulation" à cette époque sur la route du Saint-François:

Cette route est si fréquentée par les sauvages que, de distance en distance, ils y ont des cabanes faites, que chacun répare et entretient à son tour; elles servent à tout "primo campi". 30

Bientôt les Loyalistes viendront, et très tôt se fixeront aux grandes Fourches, parce que c'est le carrefour d'un lieu "où tout va".

---

29b LaFerrière, Mémoires, p. 152.

30 Id., ibid., p. 153.

PREMIERE PARTIE

ROUTES DE PENETRATION

## CHAPITRE UNIQUE

### ROUTES DE L'ÉMIGRATION

#### 1. Rivière Saint-François et ses affluents

Si la rivière Saint-François constituait une voie toute désignée pour l'exploration de la contrée qu'elle arrose, pourquoi ne pourrait-elle rendre le même service aux colons qui, trop pacifistes pour se compromettre dans une révolte ouverte contre leur roi, durent ensuite, pour fuir l'hostilité que leur valait cette fidélité incomprise, se frayer un chemin vers des terres plus hospitalières?

L'immense forêt qui séparait les Etats de la Nouvelle-Angleterre du fleuve Saint-Laurent n'était sillonnée d'aucune route, d'aucun sentier. Pourtant, ce territoire fertile semblait bien être le meilleur refuge pour ces Loyalistes immédiatement voisins de cette frontière qu'on avait eu, peu de temps auparavant, tant de mal à déterminer. Ce sera donc la rivière Saint-François et ses affluents qui transporteront les bagages des premiers occupants de nos Townships sur les "lots" récemment arpentés et tout prêts à les recevoir.

(Du moins avaient-ils la naïveté de le croire: mais nous savons que Haldimand avait fait préparer pour les Loyalistes des terres dans les provinces maritimes et le Haut-Canada, de sorte que ceux qui réussirent à s'établir dans les Cantons de l'Est durent, pour la plupart, conquérir leur lot de haute lutte.)

Le lac Memphremagog, qui baigne le comté de Stanstead au sud, fournissait une magnifique voie de communication que les émigrés américains surent utiliser. Les pionniers du comté actuel de Stanstead, de même que ceux du comté de Brome, se fixèrent sur les bords de ce lac, espérant que les circonstances leur permettraient un jour d'escalader les montagnes qui les entouraient. Une route naturelle s'offrait pour pénétrer à l'intérieur: c'était celle du lac. Les plus hardis la prirent et s'avancèrent jusqu'à la rivière Saint-François en suivant la rivière Magog. Il ne tarda pas à se former une petite colonie aux Grandes Fourches, à l'endroit où s'élève la florissante ville de Sherbrooke<sup>1</sup>. D'autres, poussant plus à l'ouest, atteignirent Shefford et la rivière Yamaska.

Les deux comtés de Richmond et Sherbrooke sont coupés en plein milieu par la rivière Saint-François, qui fournissait une bonne voie de pénétration. Aussi, les cantons qui sont renfermés dans ces deux comtés furent-ils convoités dès le commencement. Des Grandes Fourches, les colons descendirent la rivière Saint-François jusqu'à l'emplacement actuel de Richmond. C'étaient les plus avancés à l'intérieur.

Puis, on poussa plus loin. Le premier blanc qui soit venu s'établir dans le township de Durham était un Yankee

---

<sup>1</sup> I. Caron, La colonisation de la province de Québec, Vol. 2, p. 234.

loyaliste. Il choisit pour établir sa cabane de "squatter" un des endroits les plus enchanteurs de la vallée du Saint-François, à l'ouest de l'embouchure de la rivière Noire. Comme il n'y avait pas de chemins, M. Cross et sa femme étaient descendus en canot, suivant le cours de la rivière depuis Sherbrooke. (1801) <sup>2</sup>

En 1812, on parle d'un nommé Webber Reed qui descendit la rivière Saint-François pour s'établir dans Wickham avec sa femme et ses trois enfants. Il poursuivit même à pied le cours de la rivière jusqu'à Saint-François-du-Lac pour aller s'acheter une vache<sup>3</sup>.

Outre la route classique du lac Memphremagog, d'autres voies d'eau permettaient d'atteindre la vallée du Saint-François. De la source de la Connecticut et de son principal tributaire, la rivière Hall, on pouvait facilement porter jusqu'aux rivières Moe, Coaticook, Tomifobia-Massawipi, qui conduisent toutes à Lennoxville, qu'on appela d'abord Petites Fourches. Les townships de Compton, Barnston et Hereford accueillirent ainsi leurs premiers colons<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Jean-Charles Saint-Amant, Un coin des Cantons de l'Est, p. 107.

<sup>3</sup> Id., ibid., p. 107.

<sup>4</sup> Dresser, The Eastern Townships, p. 93.

Ceux qui voulurent pénétrer au Canada par la porte du lac Champlain eurent aussi leur voie d'accès: la rivière Missisquoi. Les Abénaquis l'avaient souvent suivie pour atteindre le Richelieu et les établissements français, ou pour porter la guerre chez les Iroquois. Durant l'hiver, la Missisquoi gelée de part en part fournissait une bonne route aux habitants des cantons de Sutton et Potton. C'est par cette rivière que le premier citoyen de Sutton, M. Miller, parvint avec famille et bagages à son nouveau domicile, et plusieurs fois dans la suite dut-il encore emprunter la même voie pour se procurer les nécessités que la forêt sauvage ne pouvait lui fournir<sup>5</sup>.

Mais si la majorité des premiers habitants de notre Estrie nous arrivèrent par le sud, quelques convois pourtant entreprirent de remonter la rivière Saint-François.

Lorsque, en 1802, Elmer Cushing s'acheta à New York des matériaux pour la construction d'une scierie et voulut les transporter à Melbourne, il ne put trouver de meilleure route que celle du lac Champlain, des rivières Richelieu, Saint-Laurent et Saint-François<sup>6</sup>. Tant pis pour les nombreux rapides qu'il ne manquerait pas de remonter avant d'atteindre sa destination.

---

<sup>5</sup> C. Thomas, The Eastern Townships, p. 215.

<sup>6</sup> Mrs C.M. Day, History of the Eastern Townships, p. 429.

Parti de Montréal en bateau le 14 avril 1815, avec ses soldats licenciés, muni de provisions pour remonter la rivière Saint-François aussi haut que possible, le général Hériot espérait se rendre à Richmond et à Sherbrooke, où il désirait s'établir non loin des premiers colons américains loyalistes. Mais arrivé à Drummondville, le général ne put franchir les chutes qui lui barraient la navigation du Saint-François: il décida alors de s'établir à cet endroit<sup>7</sup>.

Pourtant, un jugement rendu par le juge Short en 1858, et un autre, il y a quelques années par la Cour du Banc du Roi, décidaient que la rivière Saint-François est navigable... aussi, faudra-t-il y revenir.

## 2. Sentiers primitifs tracés par les Loyalistes

En 1791, le gouvernement canadien abandonna la politique de Haldimand, qui s'opposait à la colonisation sur la frontière américaine, et légiféra dans le but d'attirer un grand nombre d'émigrants de la Nouvelle-Angleterre. La nouvelle législation prévoyait l'octroi d'un township à un groupe d'associés dirigés par un chef de canton dont la mission était de distribuer les lots aux sociétaires qui se chargeaient de défrayer les dépenses d'un arpentage préliminaire. Ainsi furent créés les Eastern Townships<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> J.C. Saint-Amant, op. cit., p. 22.

<sup>8</sup> W.H. Siebert, The American Loyalists in the Eastern Townships, p. 38.

Quand un Loyaliste avait décidé d'aller s'établir au Canada, il devait d'abord entreprendre des négociations avec un chef de canton pour obtenir un lot. Ensuite, le futur colon faisait ordinairement une tournée d'observation et d'inspection de son domaine. Il entreprenait ces tournées d'exploration à pied, quelquefois seul, plus souvent en compagnie de quelques-uns de ses co-associés, ses futurs voisins. Ces voyageurs devaient se munir de toutes les provisions nécessaires à un long voyage en pleine brousse, sans oublier la hache, le fusil et le sac de couchage.

Pour tracer leur chemin, ils marquaient des arbres, méthode couramment employée par les arpenteurs et les habitués de la forêt. Si un cours d'eau devait être franchi, un arbre renversé constituait un pont.

Quand on décidait d'émigrer avec sa famille, on se frayait un chemin à travers la forêt en coupant les branches. Le voyage s'effectuait ordinairement en hiver, car le traîneau était le seul véhicule qui pouvait circuler sur un tel chemin, et les rivières étaient alors plus faciles à traverser. Mais si on voyageait en été, le cheval transportait les bagages, et les rivières trop profondes pour être traversées à gué l'étaient au moyen d'un radeau fabriqué sur place. Tous ceux qui s'établirent le long de la frontière du Vermont

le firent de cette façon. Ceux qui montèrent plus haut suivirent les cours d'eau<sup>9</sup>.

Quand les premiers centres de colonisation furent cuverts dans les cantons, les colons se bornèrent simplement à débroussailler les chemins reliant les diverses colonies. Le prochain pas en avant sera l'ouverture de "chemins de traverse" d'un township à l'autre; mais vu la nature du sol et la mauvaise méthode de construction, ces routes de fortune demeureront pendant des années dans un état pitoyable. Car, pour l'entretien comme pour l'ouverture des routes, ces premiers colons ne pouvaient se fier que sur eux-mêmes. Toute amélioration ne pouvant alors être que le fruit d'un effort personnel, force leur était de s'entendre entre eux et de s'imposer une taxe de tant de jours par année consacrés à l'entretien des routes<sup>10</sup>.

Les premiers véhicules munis de roues qui purent traverser la "bondrée" (boundary) furent des "cherettes à boeufs" construites à toute épreuve mais, quant au fini, en parfaite harmonie avec les grand'routes qu'elles devaient chevaucher. La première qui pénétra un peu profondément au nord de la frontière, à l'ouest du lac Memphremagog, était

---

9 E.H. Taylor, History of Brome County, p. 104.

10 Mrs C.M. Day, op. cit., p. 181.

chargée de poutres d'acier devant servir à la construction d'un moulin. Le chargement était si pesant et le chemin si mauvais que l'essieu se rompit trois fois et était sur le point de céder une quatrième fois quand l'équipage arriva heureusement à destination<sup>11</sup>.

En certains endroits, la qualité de la route ou la nature du sol ne permettaient même pas l'usage des charrettes à boeufs: la nécessité étant la mère de l'invention, les colons voyagèrent alors en "charrettes à poche". Pour traverser les fondrières, on attelait un boeuf à un tronc d'arbre creusé en auge à la façon des anciens foulons. Aux bouts, on laissait une boule de huit à dix pouces de diamètre; l'extrémité d'une chaîne y était nouée, l'autre extrémité était attachée au joug des boeufs. "On y installait femme et enfants; grâce à cette espèce de mancheron planté à l'arrière de l'auge, le chef de famille, qui suivait à pied, maintenait l'équilibre de ce 'suisse' primitif." <sup>12</sup>

Certains secteurs étaient encore moins favorisés. Dans l'immense territoire de la British American Land, et même dans la "colonie de rapatriement" (Canton de Ditton), les chemins étaient distribués avec parcimonie. Plusieurs

---

<sup>11</sup> Id., ibid., p. 193.

<sup>12</sup> O'Bready, Mgr Maurice, Histoire de Wotton, p. 144.

fois au début, l'imprudence de certains colons les fit s'égarer dans ces forêts immenses. Nul chemin n'y était tracé: pour atteindre son voisin, il fallait se guider sur le soleil et les étoiles<sup>13</sup>.

Ainsi, la première étape consistait à se bûcher une trouée à travers la forêt en se guidant sur la boussole ou en suivant quelque vieux sentier indien. Puis venait l'arpenteur suivi d'hommes qui coupaient les arbres et déblayaient le chemin. Pendant longtemps, rien de plus ne se fit et les voyageurs durent se frayer un chemin parmi les arbres tombés et les terrains marécageux. L'abondance du bois permettait souvent de ponter ces marécages avec des billes entières, ce qui fit donner à ces chemins le nom de "corduroy roads"<sup>14</sup>.

La prochaine amélioration consistera en un revêtement de sable ou de gravier... mais elle se fera attendre!

En somme, le grand obstacle à la colonisation des régions encore incultes de la province c'était le manque absolu de chemins carrossables. Le temps était venu d'y voir à cet inconvénient. Nos législateurs allaient s'en occuper.

---

13 C.E. Chartier, La colonie de rapatriement, p. ?

14 G.P. Glazebrook, History of Transportation in Canada, p. 118.

En 1793, un comité de la Chambre d'Assemblée fut chargé de voir à la confection des routes et à la construction des ponts. Les membres de ce comité firent comparaître devant eux le grand voyer Jean Renaud et le sommèrent de leur expliquer pourquoi les chemins dans la province étaient si mal entretenus. Jean Renaud répondit, dans une longue lettre adressée à René Boileau, président du comité, que les chemins de la province ne pouvaient être entretenus comme les chemins à barrière en Angleterre. Cependant, il n'entendait pas qu'ils fussent plus mauvais que les chemins communs en Angleterre<sup>15</sup>.

Le comité des chemins et ponts fit de la bonne besogne. C'est lui qui prépara la loi qui fut passée à la session de 1796. Cette loi statuait que le grand voyer devait voir à l'ouverture des chemins, mais elle laissait à chaque propriétaire le soin d'entretenir la route longeant son lot, de faire le chemin du roi sur les terres de la Couronne et sur les terres non concédées des seigneurs, de payer une certaine somme ou de contribuer par leur travail à ces ouvrages. Les chemins du roi devaient avoir trente pieds de largeur; les routes, vingt, les ponts, dix-huit. De plus, les capitaines de milice, qui jusqu'alors avaient eu la direction des travaux

---

<sup>15</sup> Procès-verbaux des grands voyers du district de Québec, Vol. 8, p. 170.

de voirie, étaient remplacés par des inspecteurs sous les ordres du grand voyer<sup>16</sup>.

Ainsi, la Chambre d'Assemblée passait les lois, obligeait les citoyens à les observer, mais n'accordait aucun subside. Or, les propriétaires des nouveaux cantons vivaient loin les uns des autres; entre leurs terres respectives s'étendaient des lots réservés au clergé protestant ou à la Couronne, et personne n'avait intérêt à établir à ses frais des chemins sur ces lots vacants; d'autre part, le grand voyer se faisait prier pour s'occuper des travaux de voirie; et quand même, les colons n'entretenaient pas les chemins que ce dernier consentait à verbaliser, ou ils se traçaient des passages au hasard, à leurs frais, de façon à pouvoir communiquer les uns avec les autres<sup>17</sup>.

Le grand voyer se faisait payer, avons-nous dit. C'est normal! Mais ces pauvres colons avaient-ils toujours en poche l'argent nécessaire pour acquitter une facture comme celle-ci par exemple, qui représente le tarif demandé par le grand voyer pour services professionnels dans le township de Stanstead?

---

16 36, Geo. III, chap. 9.

17 Mgr Maurice O'Bready, Etudes historiques sur le Craig's Road et la route No 5, p. 6.

For publishing petition. . . . .	\$ 1.00
" travelling expenses. . . . .	53.60
" attending meeting of petitioners . . . . .	3.00
" 6 days time at \$2.50 per day . . . . .	15.00
" visit to the place and examination . . . . .	6.00
" process verbal and description of plan . . . . .	8.00
" copy of process verbal and enregistrement. . . . .	3.00
" homologation of process verbal . . . . .	4.00
" order for publication of process verbal. . . . .	1.00

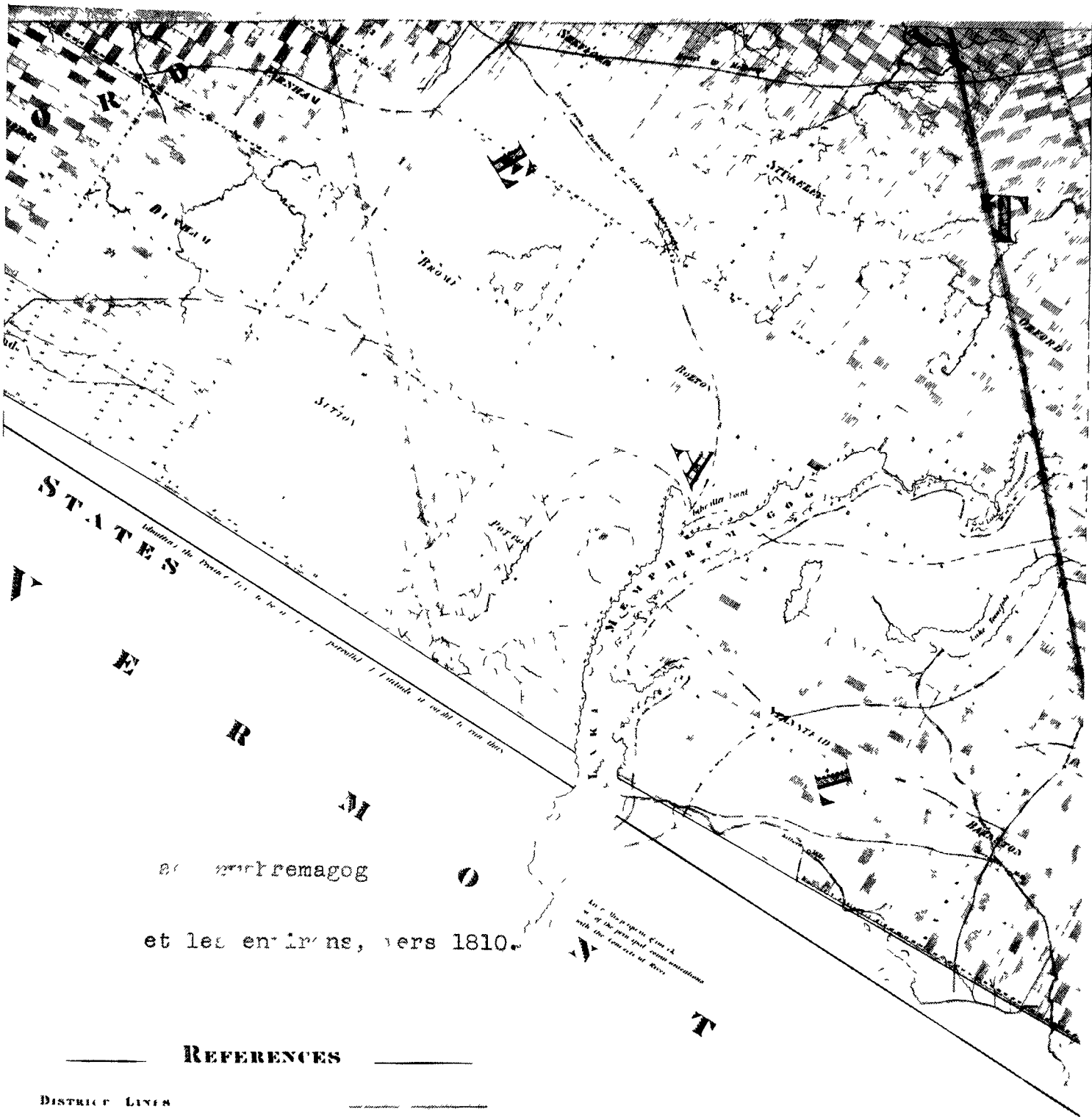
18  
\$94.60

Telles sont les conditions auxquelles durent faire face les pionniers de nos cantons qui ne voulurent pas se résigner à souffrir d'isolement. Voyons maintenant ce qu'ont réussi à accomplir pour pénétrer dans le pays, puis communiquer entre eux, les premiers Loyalistes du lac Champlain, de Stanstead, Sherbrooke et Richmond. C'est une classification assez arbitraire, mais qui tient compte des colonies de peuplement les plus recherchées dès le début.

L a c C h a m p l a i n v e r s l a c M e m -  
 p h r e m a g o g.-- Pendant la guerre de l'Indépendance, des familles entières de Loyalistes arrivèrent à Saint-Jean. La guerre terminée, on voulut les envoyer à Cataracoui; mais ils refusèrent et demandèrent de s'installer à la baie Missisquoi, qu'ils connaissaient mieux et qui ne se trouvait qu'à vingt milles de Saint-Jean (60 par voie d'eau). Plusieurs pétitions à cet effet ne furent pas acceptées, dont celle de Hoey, Wehr et plusieurs autres. Quelques-uns s'y installèrent

---

18 Hubbard, Forests and Clearings, p. 4.



et les environs, vers 1810.

**REFERENCES**

DISTRICT LINES	— — — — —
COUNTY LINES	— — — — —
CHURCHES	☩
WIND MILLS	×
WATER MILLS	⊙
ROADS SETTLEMENTS	— — — — —

sans permission; les autres se résignèrent à se diriger vers Cataracoui. Des premiers, on possède une liste de neuf noms, dont Abraham Hyatt, tous décidés à s'y maintenir même par la force. Et la lutte commence: les Loyalistes tiennent bon. Jusque là, ils ont reçu allocations et provisions: on les leur coupe. A l'arrivée de Hamilton, ils renouvellent leur demande. Hamilton transmet cette demande au Ministère, et son successeur, Hope, leur annonce, le 22 août 1785, qu'ils ont droit aux bontés du roi comme les autres<sup>19</sup>.

Tous ces Loyalistes étaient alors établis sur les propriétés des manoirs Caldwell et du général Christie Burton, qui se trouvaient propriétaires des seigneuries Foucault et Noyan, et sur celle de Thomas Dunn, qui possédait celle de Saint-Armand. Ils ne pouvaient y demeurer en permanence, car ces terres ne faisaient pas partie du domaine de la Couronne, mais étaient propriétés privées. Ils devaient donc former des compagnies d'associés, se trouver un chef de canton et suivre ainsi la filière ordinaire pour obtenir un lot. C'est ce que firent la plupart d'entre eux<sup>20</sup>. Les autres se constituèrent consitaires et acceptèrent d'assez mauvais gré le système de tenure seigneuriale qu'ils ne prisent guère.

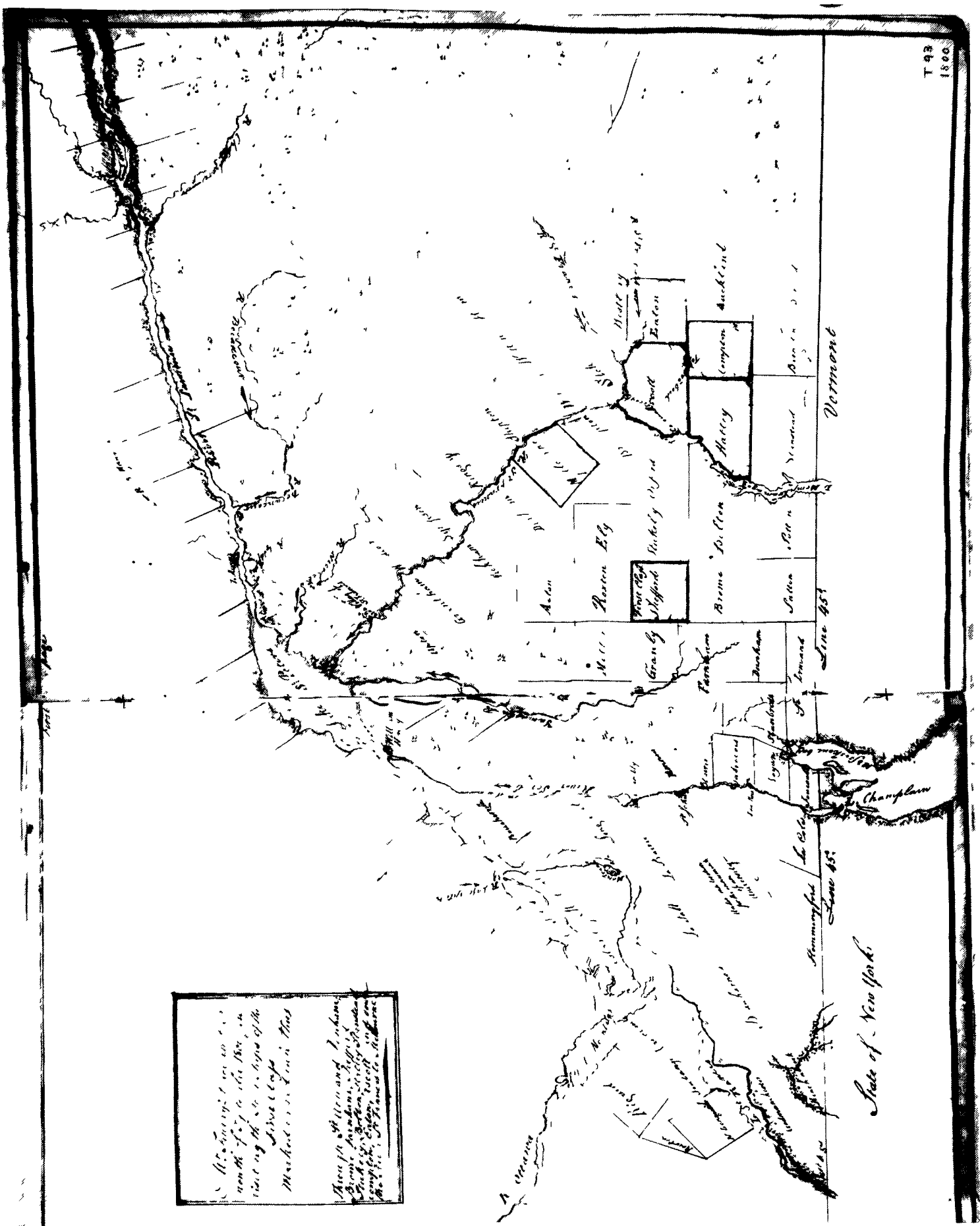
---

19 G. Montgomery, Missisquoi Bay, p. 17.

20 Siebert, W.H., The American Loyalists in the Eastern Townships, p. 38.

Le traité de Jay, 1794, défendait tout commerce entre le Canada et les Etats-Unis. On demanda alors un chemin pour communiquer avec Montréal. Des intéressés adressèrent au gouvernement une pétition à l'effet d'explorer le terrain entre les rivières Pike et Saint-Jean, afin de trouver l'endroit le plus favorable à l'érection d'une route. Cette pétition se terminait par huit signatures et semble être la première d'une longue liste de supplications auprès des autorités gouvernementales pour obtenir un meilleur système routier dans les Townships. (Cette requête avait été précédée d'une annonce dans la Gazette de Montréal, 20 novembre 1797, dans le but de recueillir des fonds). Mais rien de tout cela ne produisit de résultat immédiat.

En 1800, le gouverneur Milnes nomma Hugh Finlay pour faire enquête et rapport. Son mémoire concluait par une recommandation: le développement de cette région nécessite la construction de chemins. "Cette route tant souhaitée, poursuivait-il, peut être commencée à l'endroit où elle est le plus nécessaire pour le moment, c'est-à-dire du fond de la baie Missisquoi à Saint-Jean, distance de quatorze milles qui, par la route actuelle, demande un trajet de plus de trente-cinq milles, partie par voie d'eau souvent trop peu profonde même pour un canot, partie par des sentiers presque impraticables à cheval et complètement impassables en voiture



The map is a copy of the original  
 made by the State of New York in  
 1856. It shows the land grants  
 made to the State of New York  
 by the State of Vermont in  
 1792. The map is a copy of the  
 original made by the State of  
 New York in 1856. It shows the  
 land grants made to the State of  
 New York by the State of Vermont  
 in 1792. The map is a copy of the  
 original made by the State of  
 New York in 1856. It shows the  
 land grants made to the State of  
 New York by the State of Vermont  
 in 1792.

State of New York

Vermont

Line 45

Line 46

Champlain

St Albans

Salem

Brome

St. Albans

Haley

Longton

Auckland

Farmington

Dunkirk

Granby

Aston

Boston Bldg

Richmond

Winooski

Missisquoi

Richmond Falls

Champlain Falls

Winooski Falls

Richmond Falls

Winooski Falls

Richmond Falls

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

Champlain

Winooski

Richmond

Winooski

Richmond

parce qu'ils traversent la savane de Mandigos pontée en "corduroy".<sup>21</sup> Suivait l'énumération des avantages qu'apporterait la nouvelle route, notamment l'accélération du service postal et des rapports commerciaux.

En 1808, une société (Bedford Society) fut formée pour ouvrir et entretenir un chemin entre Saint-Armand et Saint-Jean, et ériger des ponts sur le Richelieu et la rivière Pike<sup>21a</sup>.

On le voit, les premiers Loyalistes de la baie Missisquoi tendaient encore à se maintenir en relation avec Montréal. Mais plusieurs de leurs confrères avaient déjà, vers les toutes premières années du nouveau siècle, commencé à pousser plus avant dans les terres, en direction du lac Memphremagog. C'est ainsi qu'en peu de temps ils fondèrent plusieurs groupements, dont les plus importants étaient, en 1815, ceux de Freligsburg, Abbot's Corner, Pigeon Hill, Saint-Armand, Dunham, Nelsonville et Sweetsburg. À cette époque, de larges trouées avaient été pratiquées dans la forêt primitive et une route ouverte par les colons reliait le comté de Missisquoi à Saint-Hyacinthe<sup>22</sup>.

---

21 G. Montgomery, op. cit., p. 56.

21a Idem.

22 I. Caron, op. cit., p. 233.

Le premier canton concédé, Dunham, le fut à Thomas Dunn, 1795, qui, ayant acheté la seigneurie de Saint-Armand, obtint un canton en dédommagement de la partie de sa seigneurie qui lui avait été enlevée lors de la délimitation de la ligne frontière au 45<sup>o</sup> parallèle. 23a

À la suite de Dunham furent concédés, en 1797, par lettres patentes à Asa Porter et Nicholas Austin, les cantons de Brome et Bolton, puis en 1798, Farnham à Samuel Gale.

Pour desservir ces défricheurs, un sentier de fortune relia la baie Missisquoi au lac Memphremagog. Avant 1804, tous ces colons devaient aller faire moudre leur grain à Saint-Armand. La récolte était transportée à dos de cheval; mais comme tous n'avaient pas encore le moyen de posséder un cheval, il arriva souvent que grain et farine voyagèrent sur les épaules du colon lui-même<sup>23b</sup>. Même jusqu'en 1820, ce chemin à travers les montagnes ne fut pas considéré comme passable pour les voitures et la distance ne pouvait être

---

23a (Il s'agit d'une première délimitation de la frontière, car des arpenteurs anglais s'étant aperçu que, selon un premier arpentage, les Américains avaient empiété de trois-quarts de mille sur le territoire canadien, ils firent la rectification qui s'imposait (1818); mais les Américains ne voulurent pas l'accepter et exigèrent qu'on en revînt à la première décision (1842). Comme toujours, ils eurent gain de cause, et c'est ainsi que la ligne du 45<sup>o</sup> parallèle qui nous sert encore de frontière ne suit vraiment pas le 45<sup>o</sup>)

23b C. Thomas, The Eastern Townships, p. 182.

parcourue qu'à cheval ou à pied. Les jours de grands froids ou de tempête, mieux valait s'abstenir. C'était pourtant la seule communication des habitants de cette région avec les centres de ravitaillement<sup>24</sup>.

En 1804, un embranchement de cette route, Baie Missisquoi à lac Memphremagog, relia Saint-Armand à Farnham et quelques années plus tard, grâce à la route Stanstead-Montréal, ce tronçon s'élançait enfin par delà le mont Johnson jusqu'à la rivière Chambly, où une communication avec Montréal existait depuis longtemps<sup>25</sup>.

Il ne faudrait pourtant pas quitter ce secteur sans mentionner une route beaucoup plus ancienne. Comme on le sait, les Abénaquis, soudoyés par les Français, tentèrent plusieurs fois d'anéantir les colonies anglaises de la Nouvelle-Angleterre jusqu'au jour où ils furent eux-mêmes à peu près anéantis. Même après qu'ils se furent fixés à l'embouchure de la rivière Saint-François, ils continuèrent leurs excursions déprédatrices. Leur route ordinaire était celle du lac Champlain, mais si les colonies à visiter étaient situées sur la rivière Connecticut, ils suivaient une des grandes rivières qui se jetaient dans le lac du côté est, et la remontaient tant qu'elle était navigable; puis ils portageaient

---

<sup>24</sup> Mrs C.M. Day, The Eastern Townships, p. 270.

<sup>25</sup> Id., ibid., p. 294.

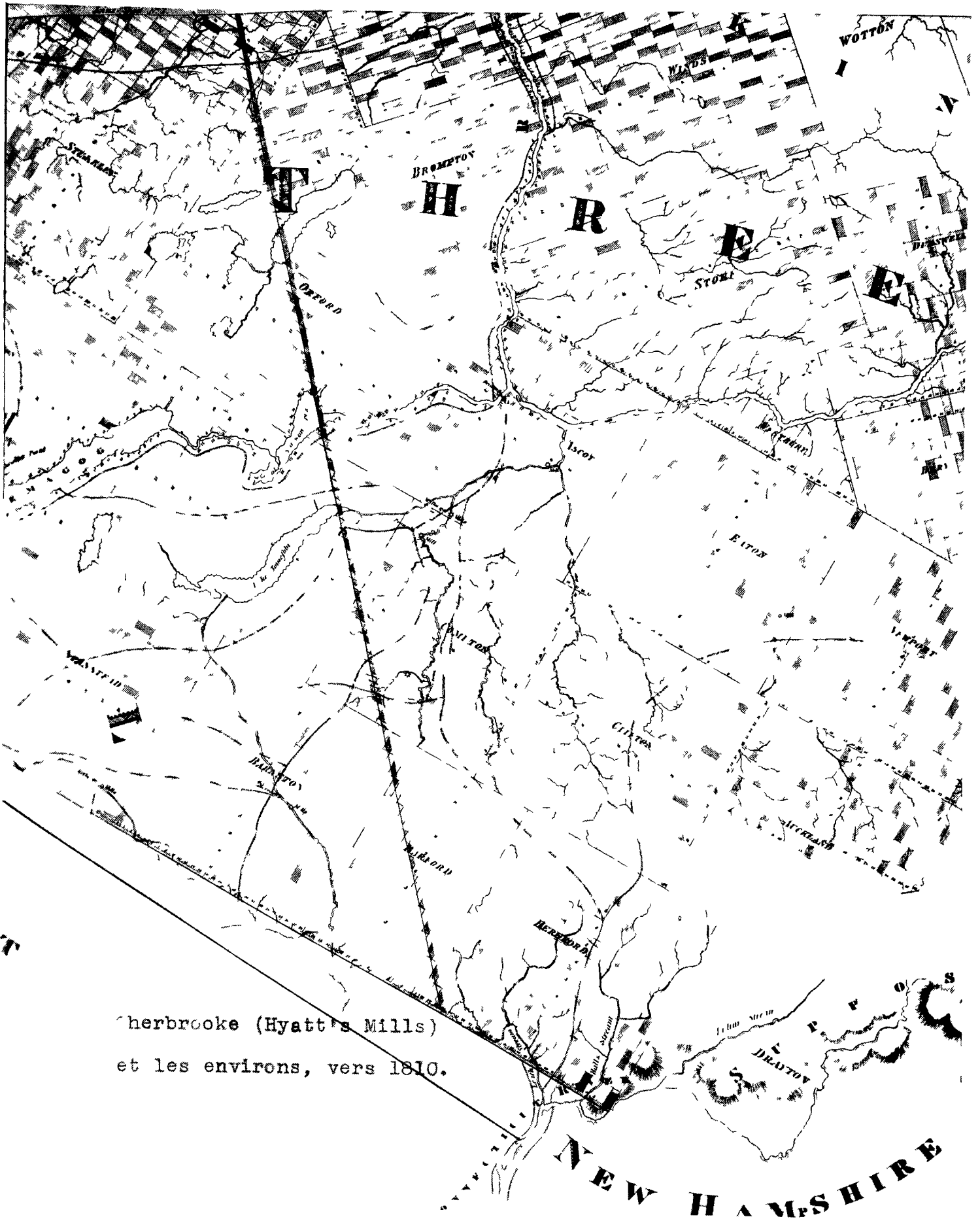
jusqu'à la Connecticut ou un de ses principaux tributaires. Toutes les rivières de cette contrée leur étaient connues qui pouvaient servir de route au besoin; mais entre les eaux navigables de Otter Creek (affluent du lac Champlain) et Black River (affluent de la Connecticut), il y avait un chemin tellement fréquenté par les Abénaquis qu'il se nommait couramment "Indian Road".<sup>26</sup>

D a n s S t a n s t e a d.-- Il faut entendre ici par Stanstead la région à l'est du lac Memphremagog comprenant les cantons de Stanstead, Barnston, Barford, Hereford, tous situés sur la frontière.

De petits groupes de "squatters" semblent avoir pénétré dès 1783 dans Hereford, qui représente le haut de la vallée du Connecticut. Plus tard, il en arriva également à travers les forêts du Vermont et du New Hampshire. C'est ainsi qu'en 1796, John Taplin se présenta en plein hiver, 5 mars, à Derby, Vermont. Le lendemain, monté sur ses raquettes, il se plonge, une hache à la main, dans la profondeur de la forêt et ouvre un sentier jusqu'à une distance de cinq milles de toute habitation, puis revient coucher chez son hôte. Le lendemain, avec sa femme et ses dix enfants, il se rend au bout de ce sentier et construit une cabane de branches dans quatre pieds de neige. Stanstead est fondé...<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Id., ibid., p. 129.



Herbrooke (Hyatt's Mills)  
et les environs, vers 1810.

Mais ces gens, pendant plusieurs années ne prirent aucun contact avec la population canadienne et toutes leurs relations postales, commerciales, religieuses ou autres se poursuivirent avec les Etats-Unis. Pourtant, un jour, on voulut communiquer avec les colons établis le long de la rivière Saint-François, particulièrement avec la colonie déjà prospère des Grandes Fourches. On ouvrit une route entre Stanstead et Sherbrooke; en général ce premier tronçon était assez bien entretenu. Il sera continué plus tard le long du Saint-François pour fournir une communication directe avec Trois-Rivières<sup>28</sup>.

Le service postal de cette région ne fut longtemps assuré que par les Américains. La première route postale fut ouverte en 1812 entre Wells River et Derby Line. Avant cette date, les agglomérations situées le long de cette route avaient été desservies par un postillon qui venait à Derby Line deux fois par mois; à mesure que sa clientèle augmenta, il étendit sa tournée aux villages de Stanstead, Barnston, Hatley et Compton. Sa principale "marchandise" était le Green Mountain Patriot et le North Star, imprimés à Peacham et Danville, Vermont.

---

<sup>27</sup> Notes historiques sur la paroisse Sacré-Coeur de Stanstead, dans Annuaire du Séminaire Saint-Charles Borromée, 1883-1884, p. 137.

<sup>28</sup> I. Caron, Historique de la voirie dans la province de Québec, dans Bulletin des recherches historiques, juillet, 1933, p. 440.

De 1800 à 1817, il n'y eut pas de service postal régulier dans tous les Townships. Les dépêches spéciales du gouvernement y parvenaient par un courrier spécial qui attendait la réponse avant de regagner la capitale. En 1817, un service postal hebdomadaire fut inauguré entre Stanstead et Québec, via Melbourne. Le trajet se faisait à cheval. Des bureaux de poste s'ouvrirent à Stanstead, Hctley, Petites Fourches et Melbourne. En 1824 s'inaugurait la route postale de Montréal à Stanstead. Les individus desservis par ces postillons devaient défrayer une bonne partie des frais de transport de leur malle<sup>29</sup>. (D'ailleurs, le timbre-poste n'était pas encore "inventé" et c'était toujours le récipiendaire qui payait pour recevoir son courrier. On y tenait compte du poids de la lettre ou du colis, et de la distance parcourue).

"Vers 1820, un chemin fut ouvert de la frontière du Vermont, plus précisément de Canaan, longeant le lac Wallace, à travers Hereford et Barford pour atteindre Compton. Ce chemin, comme bien l'on pense, décrivait de multiples zigzags dans l'épaisse forêt à travers monts et marais. C'était un chemin détourné et anguleux, d'où son nom, "Old Snag Road". Cette route ouverte ainsi en pleine forêt sur une distance de plusieurs milles servait de voie de pénétration aux

---

29 Hubbard, Forests and Clearings, p. 16.

contrebandiers qui avaient établi leur poste principal sur l'actuelle propriété Dupont, à deux milles de Saint-Herménégilde." 30

Petit à petit, la population deviendra plus dense et on commencera à essaimer en direction des autres colonies des Grandes Fourches, de Melbourne, de Magog; les routes de pénétration devront s'étendre en direction de ces postes, les rapprochant sensiblement des centres canadiens auxquels ils prendront l'habitude de se rattacher et de nouer des relations nouvelles.

Pourtant, ici encore, avant de nous éloigner de la frontière, il convient de signaler une route ancienne, mais au sujet de laquelle nous n'avons pu recueillir beaucoup d'informations. La carte de Gale et Duberger, dressée en 1794 sous les ordres de Dorchester, dessine en pointillé un étroit sentier qui relie la source de la rivière Connecticut à la Chaudière et porte cette légende: "Chemin fait par les Américains en 1792." Cette route traverse les cantons de Hereford, Larshon, Whitton, Gayhurst, Dorset, Sherley, pour aboutir à la rivière Chaudière dans la seigneurie de Saint-François. Il ne semble pas que cette route fut jamais carrossable ni même verbalisée. A quoi servit-elle? Est-ce par

---

30 Mgr Albert Gravel, Précis d'histoire de Saint-Herménégilde, p. 11.

là que défilèrent les premiers Loyalistes allant porter au gouverneur leurs pétitions pour obtenir un lot, un octroi, une route, une attention quelconque de la part du gouvernement canadien? Il serait intéressant de le savoir<sup>31</sup>.

S h e r b r o o k e e t l a r o u t e d u  
S a i n t - F r a n ç o i s.-- Avant d'être route de communication, le chemin que l'on traça très tôt le long du Saint-François était bien une route de pénétration. De même, les colons de la région frontière de Stanstead qui s'ouvrirent un passage vers le Saint-François, le firent beaucoup plus pour fraterniser avec leurs voisins que pour se rapprocher des centres commerciaux. Ce mobile ne viendra que plus tard: ou plutôt il existait déjà, mais le commerce de toute la région, dont le principal produit fut longtemps la potasse, était concentré sur Sherbrooke, qui faisait de la rivière Saint-François une route de communication avec le marché de Trois-Rivières.

L'histoire de cette région s'ouvre officiellement avec les pétitions de Gilbert Hyatt au lieutenant-gouverneur Milnes

---

<sup>31</sup> Map of Part of Lower Canada, compiled by Majors Gale and Duberger, 1794-1795, by order of His Excellency Guy Lord Dorchester....

(Page suivante: Section de la dite carte. Outre le "sentier des Américains", on notera les limites des districts administratifs de Québec, Trois-Rivières et Montréal, ainsi que la route primitive reliant les lacs Champlain et Memphremagog. Cf. p. 41).





datées de 1794 et 1800. Il demandait qu'on lui concédât le canton d'Ascot. Il y faisait montre de ses états de service et de ceux de son père. Or, non seulement Abraham Hyatt avait-il prêté allégeance au drapeau anglais avant 1783, il avait même servi dans l'armée de Burgoyne, opérant à Boston dès 1774; mais déjà en 1780, il visitait l'emplacement de Sherbrooke avec l'intention de s'y établir<sup>32</sup>. Ce n'est pourtant que douze ans plus tard que son fils, Gilbert, prenait la direction d'un contingent de colons, dont faisaient partie son père et ses quatre frères, pour venir s'installer aux Grandes Fourches. Aussi, en faisant et réitérant sa demande, rappelle-t-il qu'il a été le premier colon à défricher les terres de la Couronne dans le comté de Bedford; qu'il a ouvert, pour se rendre au canton d'Ascot, un chemin à soixante milles de toute habitation, dont trente rehaussent la valeur des réserves de la Couronne et du clergé; que quarante familles, formant une population de 102 âmes, en 1799, sont établies dans le canton; qu'il a dû déboursier £4000 pour les aider, et que son exemple de persévérance encouragerait d'autres colons à l'imiter<sup>32b</sup>.

Mais quelle est cette route de soixante milles ouverte par Gilbert Hyatt? Puisqu'il a d'abord résidé dans le comté

---

<sup>32a</sup> Emile Benoist, Sherbrooke et les Cantons de l'Est, dans Le Devoir, 12 juin 1937.

<sup>32b</sup> Gilbert Hyatt, Lettre à R.S. Milnes, 20 janv. 1800.

de Bedford (baie Missisquoi), ce serait probablement ce chemin entre le lac Champlain et le lac Memphremagog dont il sera question plus loin. Le reste du trajet se serait effectué par voie d'eau.

Vers 1802, la route Stanstead-Sherbrooke fut continuée le long du Saint-François jusqu'à Richmond, dans Shipton, puis elle dévia vers Danville, où les colons commençaient déjà à s'installer.

Il faut mentionner enfin une tentative de pénétration par le nord. Il s'agit de John Frobisher et de quelques autres grands propriétaires qui, ayant acquis le canton d'Ireland, voulurent y établir de leurs compatriotes. Ils chargèrent John Kilborn (1800) de leur tracer une route (de Québec à Ireland); mais comme très peu de colons répondirent à l'invitation, la tentative ne réussit qu'à moitié et la route resta en friches<sup>32c</sup>.

Mais la population loyaliste augmentait toujours en dépit de l'isolement. Ces gens étaient perdus dans la forêt et complètement séparés du reste de la province. Ils goûtaient fort peu la manière d'agir des fonctionnaires du gouvernement canadien qui, après les avoir incités par une réclame bruyante à venir s'établir au Canada, les abandonnaient

---

32c Annuaire du S.S.C.B., 1883-1884, p. 83.

maintenant à leur malheureux sort et ne s'occupaient pas même de leur ouvrir des routes pour communiquer entre eux. En 1805, dans un long mémoire adressé au lieutenant-gouverneur, les habitants des cantons de Stanstead, Hatley, Barnston, Hereford, Compton, Orford, Eaton, Newport, Brompton, Stoke, Westbury, Melbourne, Windsor, Dudswell et Shipton faisaient à Milnes l'exposé de leur situation et demandaient entre autres choses: "4<sup>o</sup> - Modification de l'Acte actuel des chemins(1796) de façon à ce qu'il répondît aux besoins des nouveaux cantons."

La pétition fut lue en Chambre le 6 septembre 1806. M. Craigie y alla d'une proposition concrète qu'il appuya de remarques judicieuses: "Ces gens sont en droit d'attendre une aide du gouvernement pour faire les principales lignes de communication entre les "settlements" et les marchés de la province..." 33

Le Comité de toute la Chambre pour l'étude des affaires de l'Etat, saisi de la question, l'étudia et fit un rapport favorable<sup>34</sup>. Enfin, le 2 octobre, le gouvernement demandait des soumissions pour ouvrir des chemins depuis Québec jusqu'à la source de la rivière Connecticut; depuis le canton de Hereford jusqu'à Trois-Rivières; depuis la ligne provinciale

---

33 Roads and Bridges, 1800-1807, Vol. 9. Remarques de M. Craigie sur l'ouverture des chemins.

34 Ibidem, Rapport d'un "Committee of the whole Council on State Affairs".

pour traverser le canton de Hatley et rejoindre la route sur le Richelieu; pour achever le chemin qui était en construction depuis Ascot, sur la rivière Saint-François, et le rendre jusqu'à la rivière Chaudière; pour l'érection de ponts sur les rivières et les ruisseaux n'excédant pas dix pieds de largeur qui pourraient se trouver sur le parcours de ces routes.

Comme nos parlementaires n'avaient voté aucune appropriation pour ces travaux, et vu qu'ils ne pouvaient être faits par corvées comme dans les seigneuries, on offrait de payer les entrepreneurs en leur concédant des blocs de terrain le long de ces chemins, à condition toutefois qu'ils établissent un colon sur chaque mille de chemin qu'ils feraient<sup>35</sup>.

Les conditions de paiement n'étaient certainement pas très favorables. Aussi, aucun entrepreneur ne se présenta et les belles routes que l'on rêvait ne furent tracées que sur le papier. Tout de même, elles y étaient et l'on peut voir dans ces demandes de soumissions, les premières ébauches des futures grandes routes des Cantons de l'Est<sup>36</sup>.

Notre heure n'était pas encore venue et il semblait qu'elle ne devait pas venir bientôt. Or, ce que des pétitions

---

<sup>35</sup> Roads and Bridges, 1800-1807, Vol. 9. Réponse au rapport d'un "Committee of the whole Council on State Affairs.

<sup>36</sup> I. Caron, op. cit., juin 1933, p. 365.

respectueuses n'ont pu obtenir nous sera dévolu "grâce" à une crise de fanatisme qui s'abat sur nos dirigeants. C'est l'époque de Craig. Avec ses acolytes, Ryland et Sewell, il est d'avis qu'il faut peupler au plus tôt les nouveaux cantons d'Anglais protestants, afin de les enlever définitivement à l'élément français. Et pour permettre à des Britanniques purs de gagner les Cantons, il faut d'abord ouvrir des communications avec le Saint-Laurent ou du moins poursuivre les quelques tronçons commencés par les Américains<sup>37</sup>. Et le programme de 1806 redeviendra à la mode... pour un temps. Mais déjà Craig s'était mis à l'œuvre pour ouvrir, au départ de Québec, les Cantons de l'Est à la colonisation des Britanniques. Tout le travail suscité par ce courant de fanatisme était bel et bien destiné à favoriser la pénétration britannique dans l'Estrie. Mais les résultats ne répondirent pas totalement à de si généreux efforts, et les routes de pénétration, enfin ouvertes, servirent plutôt aux colons des Townships pour communiquer avec les centres commerciaux de leur nouveau pays, ce dont il sera question dans la seconde partie de ce travail.

---

37 Raoul Blanchard, Le centre du Canada français, p. 331.

SECONDE PARTIE

ROUTES DE COMMUNICATION

## CHAPITRE II

### ROUTES VERS TROIS-RIVIERES

#### 1. Rivière Saint-François

Si les Grandes Fourches sont "l'endroit où tout va", selon LaTerrière, la rivière Saint-François est certainement la route qui longtemps y alla le plus directement. Elle sut y conduire les explorateurs, les militaires, les aventuriers. Elle aida à transporter les bagages des premiers Loyalistes en quête d'un nouveau "home" à l'ombre de l'Union Jack. Serviabile jusqu'au bout, c'est encore elle qui favorisera leurs premiers rapports commerciaux avec les principaux marchés canadiens.

Sherbrooke et Lennoxville (Upper and Lower Forks) furent, dès le tout début, les principaux, sinon les seuls centres de commerce pour tout le territoire avoisinant où les colons pouvaient se procurer des vivres, des hardes... en échange d'effets en nature comme du blé, du bois, de la potasse et de la "perlasse" (pot and pearl ashes), du poisson ou de la viande. Force fut donc aux commerçants de ces centres de s'organiser en conséquence. Mais par quelle route? Il est vrai que certaines routes de terre furent ouvertes à bonne heure (1802), mais peut-être parce que les voitures ne se chargeaient que de personnes, peut-être aussi parce

que l'organisation des ponts de péage finissait par coûter cher, les colons tinrent longtemps à échanger leurs marchandises par la voie du Saint-François. Et comme les besoins grandissaient, les engins de transport aussi grossissaient.

Le canot était au début à peu près l'unique moyen de transport. Le commerce, d'abord limité, prit plus d'importance lorsqu'on constata que le Saint-François pourrait permettre d'atteindre Trois-Rivières. C'est ainsi que, vers 1812, le canot se voyait supplanté par des chalands d'assez forte capacité qu'on faisait flotter de peine et de misère entre Sherbrooke et Trois-Rivières en passant par le Saint-François. Ceux qui échangeaient leurs produits aux Etats-Unis passaient par le lac Memphremagog, de l'extrémité duquel plusieurs rivières descendaient dans l'état du Vermont.

C'est à Elim Warner que revient l'initiative d'avoir construit, en 1812, le premier chaland qui descendit la rivière Saint-François. Il était fait de madrier de pin, mesurait soixante pieds de longueur et pouvait porter six tonnes de marchandises. Le lancement de ce super radeau fit époque dans la vie de ces concessionnaires et suscita autant d'intérêt parmi eux que le baptême de nos "steamboats" chez ceux de notre génération<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Renseignements tirés de:  
a- Mgr Maurice O'Bready, Etude historique sur le Craig's Road.

Mais cette première équipée, non plus que les suivantes, ne fut de tout repos. Il suffira pour s'en convaincre de jeter un coup d'oeil sur la description que faisait l'arpenteur général Joseph Bouchette en 1815, du cours tourmenté de la rivière Saint-François depuis sa source jusqu'au Saint-Laurent.

"La source du Saint-François est le lac du même nom situé dans les townships de Garthby et Coleraine, d'où il coule au sud pendant environ trente milles: une partie de cette distance est assez peu connue, n'ayant jamais été exactement examinée; ensuite, il parcourt à peu près quatre-vingts milles en direction nord-ouest pour se décharger dans le lac Saint-Pierre. Dans le township d'Ascot, une de ses branches va joindre le lac Memphremagog, de l'extrémité duquel plusieurs rivières descendent dans l'état du Vermont; par ce moyen, le transport des marchandises continue dans cette direction.

Comme la navigation depuis le lac Memphremagog jusqu'au Saint-Laurent est gênée par plusieurs puissants obstacles

---

et la route No 5.

b- O'Bready, Mgr Maurice, De la pagaie à l'hélice, conférence publiée dans La Tribune, Sherbrooke, livraison du 15 mai 1933, p. 3.

c- Annuaire du Séminaire Saint-Charles-Borromée, 1883-1884, p. 83.

d- Mrs C.M. Day, History of the Eastern Townships, p. 364.

naturels, un détail particulier de cette navigation servira à faire connaître quelle patience et quelle persévérance il faut pour les surmonter. De la sortie du lac au lieu où le courant se joint au Saint-François, il y a environ dix-neuf milles; dans cette distance on trouve une vicissitude singulière de rapides violents et d'eau paisible où le courant est d'une lenteur ennuyeuse; à environ trois-quarts de mille avant qu'il entre dans la rivière, il y a ce qu'on appelle une "chute", non à la vérité d'une hauteur perpendiculaire, mais le lit de la rivière étant resserré, et le courant rompu par de hautes chaînes de rochers, il est impossible que les bateaux y passent; on fait même rarement descendre des pièces isolées de bois de construction, l'expérience ayant prouvé qu'elles ne manquaient jamais d'être très froissées, si elles n'étaient pas absolument mises en pièces; dans cette distance de trois-quarts de mille, la totalité de la descente est de 170 à 180 pieds. On décharge à cet endroit les bacs et les bateaux, on en porte la charge jusqu'au bout de la chute, et on la rembarque sur d'autres bâtiments prêts à la recevoir; de là, ils descendent un courant paisible l'espace d'environ six milles, jusqu'aux grands rapides de Brompton qui ont environ deux milles de longueur. Comme les bateaux vides peuvent les descendre du côté ouest seulement, on retire la cargaison et on la transporte jusqu'au pied des chutes où l'on recharge les bateaux et l'on va environ sept milles

plus loin, jusqu'aux petites chutes de Brompton; là, on répète les mêmes opérations, parce qu'il n'y peut passer que des bâtiments légers; en cet endroit, le portage n'a pas plus de 125 toises. Un mille ou deux plus loin se trouve le Dutchman Chute, où la rivière est rétrécie par une chaîne de rochers, et par deux petites îles qui forment un rapide que les bateaux chargés peuvent traverser en prenant beaucoup de soin et avec quelques difficultés. Après cela, un courant alternativement rapide et lent n'offre plus d'obstacles pendant quinze milles jusqu'au portage de Kingsey; c'est un endroit resserré de la rivière au milieu de laquelle est un gros rocher qui est couvert quand l'eau est très haute, et c'est alors seulement que les bateaux chargés peuvent y passer; le courant se précipite à travers ce canal avec beaucoup d'impétuosité et conserve sa violence pendant plus d'un mille au-dessous. De là il ne se trouve aucun obstacle important jusqu'à ce qu'on arrive aux chutes de Menou, à une distance d'environ vingt milles; ces chutes ont trois-quarts de mille de longueur et ne sont praticables que pour les bateaux vides; les chutes de Lord, deux milles plus bas, et environ de la même longueur que celles de Menou, sont sujettes aux mêmes inconvénients et même à de plus grands, car à moins que l'eau ne soit très haute, les bateaux légers n'y peuvent passer. A six milles au-dessous de cette chute, commence un courant très rapide qui dure quinze milles, et quand on l'a

passé, toutes les difficultés sont surmontées et la rivière est libre jusqu'au lac Saint-Pierre. Depuis la partie supérieure de la rivière jusqu'à la partie basse, sa largeur varie depuis cinquante toises jusqu'à près d'un mille."<sup>2</sup>

Que pensez-vous maintenant du périple de Warner? Le plus étonnant n'est peut-être pas qu'il ait entrepris cette navigation, mais qu'il ait seulement pensé à l'organiser. Il fallait vraiment que le besoin en soit pressant.

Aux rapides de Brompton, Warner s'était tracé le long de la rivière un chemin de détour dont on trouve encore des vestiges et par lequel il faisait passer son chaland en le chargeant sur une immense charrette dont les roues étaient des troncs d'arbres sciés. Et se figure-t-on quelle ingéniosité et quelle énergie ses "raftmen" devaient déployer lorsqu'il fallait remonter vers Sherbrooke? Malgré tout, Bouchette assure que dans un seul été on a ainsi transporté, en potasse seulement, pas moins de 1500 barils à Trois-Rivières.

"Il n'était pas rare non plus qu'on eut à déplorer des accidents graves. Ainsi, c'est à des noyades fatales qu'on doit les noms de Dutchman's Chute et de Cony's Chute, parce

---

<sup>2</sup> Bouchette, Joseph, A Topographical Description of the Province of Lower Canada, with Remarks on Upper Canada, p. 321 et seq.

Cité aussi par Mgr Maurice O'Bready, De la pagaie à l'hélice.

qu'à ces deux rapides périssent un Hollandais et un nommé Cony. En 1815, on relève aussi les noms de deux hardis "raftmen" qui rencontrèrent la mort à Brompton Falls, Ils s'appelaient Hurd et French. Un troisième, Lebourveau, fut sauvé grâce au cable qu'on eut la bonne idée de lui jeter au moment où il disparaissait sous les flots bouillonnants."<sup>3</sup>

Ainsi, au moyen de chalands en été, et en marchant sur la glace en hiver, le Saint-François était à cette époque le chemin du roi jusqu'au lac Saint-Pierre, d'où le voyage pouvait ensuite continuer par voie fluviale jusqu'à Trois-Rivières, Québec ou Montréal<sup>3</sup>.

On pourrait penser que de telles difficultés entameraient vite le courage des plus entreprenants et qu'un moyen de transport aussi coûteux et aussi dangereux serait abandonné dès que le réseau routier assurerait plus de confort et de sûreté. Au contraire, ce sont maintenant nos gouvernants qui s'intéressent au projet de faire pour de bon du Saint-François une rivière navigable. En 1818, après avoir étudié le projet de continuer la route Craig jusqu'à Montréal, le comité chargé d'étudier les rapports des commissaires pour les communications intérieures fut saisi d'un projet concernant la rivière Saint-François. Voici l'opinion de M. Felton:

---

<sup>3</sup> Mrs C.M. Day, History of the Eastern Townships, p. 364 et seq. Cité et commenté par Mgr M. O'Bready, op. cit.,

A propos de chemins et relativement à la seule communication par eau qui dessert les Townships, ce serait de beaucoup l'aide la plus importante apportée aux nouveaux colons que d'envisager l'ouverture d'une voie ininterrompue pour le transport de leurs produits... L'objet de cette proposition est d'attirer l'attention de ce Comité sur l'état des routes de portage qui longent le Saint-François pour contourner les chutes. Ces portages sont actuellement impraticables mais comme la longueur totale de ces chemins n'excède pas sept milles, mon expérience et les informations que j'ai pu obtenir me permettent de croire qu'une somme de £350 à £400 suffirait pour compléter le réseau. 4

Il ne paraît pas qu'on ait donné suite à cette proposition, puisque six ans plus tard, c'est M. Evans qui suggère de lever une taxe d'un penny par acre sur toutes les terres des Townships, pour compléter en cinq ans le réseau routier et rendre le Saint-François navigable. Mais cette fois, il ne s'agit plus que de simples routes de portage: "de Sherbrooke au lac Saint-Pierre, quatre chutes peuvent être évitées au moyen de cinq écluses dont la longueur totale n'atteindrait pas un mille; de plus, il faudrait dynamiter les rochers dans six différents rapides pour ouvrir un chenal, où des bateaux de cinquante tonneaux pourraient être remontés au moyen d'un chemin de halage; le tout pour environ £6000."5

Marchera-t-on cette fois? En 1830, un commissaire des communications intérieures argumente ainsi:

---

4 Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, Appendice M, 30 mars 1818.

5 Rapport de F.A. Evans à Ed. V. Sparkhawk, 1824, cité par Sherbrooke Daily Record, 20 janvier 1933.

Le Saint-François peut servir au transport du bois sur une distance de 130 à 150 milles; ... les cantons qui se trouvent sur ses rives peuvent exporter pour £50 000 à £75 000 de bois par année; l'amélioration demandée pourrait se faire pour £3 000 pouvant être remboursées par une légère taxe sur le bois. 6

Mais, toujours rien; et l'année suivante, c'est le commissaire pour le chemin de Melbourne-Yamaska, vers Montréal, qui semble avoir eu gain de cause, puisqu'il constate que "les améliorations faites sur mon chemin ont apporté un grand changement dans le mode de transport entre les Townships et le Saint-Laurent; avant l'été dernier, tout le fret était transporté par bateaux sur le Saint-François, mais maintenant, de longues files de wagons empruntent la nouvelle route, emportant le chargement destiné autrefois au cours de la dite rivière." 7

Cette fois, le coup porta puisqu'on se décida de voter les £3 000 demandées l'année précédente<sup>7a</sup>. Et en janvier 1832, Andrew Stewart, président du Comité des chemins et améliorations publiques, examinant le rapport du commissaire nommé pour surveiller la dépense des £3 000 consacrées à l'amélioration de la navigation sur le Saint-François:

---

6 Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada. Premier rapport d'un Comité spécial sur les communications intérieures, 3 mars 1830.

7 Roads and Bridges, janv. 1831, Vol. 20.

7a 1, Will. IV, chap. 8.

Il appert d'après ce rapport, dit-il, que sur cette somme il a été dépensé £2 626, 11s., 8 $\frac{1}{2}$ d., et qu'ils ont réussi à ouvrir un canal dans les Great Falls à Brompton; qu'ils ont amélioré les rapides ou chutes appelées Little Brompton; que depuis que les commissaires ont clos leurs opérations, il a passé en sûreté dans les Lord's Falls des bateaux à-demi chargés et que des radeaux de bois de charpente ont passé avec sûreté dans les rapides de Brompton... Votre comité rapporte en outre qu'il croit fermement qu'une appropriation de £2 250, en sus de la balance de £493 qui restent entre les mains des commissaires, sera suffisante pour mettre les bateaux chargés et les radeaux de bois en état de passer dans la rivière Saint-François sur une distance d'au moins 125 milles à partir de son confluent avec le Saint-Laurent. 8

Un autre membre du même comité témoigne aussi en faveur du projet:

Oui, j'ai pu me rendre compte de la navigation sur la rivière Saint-François car j'ai fréquemment été sur les lieux tandis que les travaux publics pour l'amélioration de la navigation étaient en cours l'été dernier. ... On a travaillé aux chutes en enlevant les roches et on a ainsi formé un chenal pour permettre aux cageux de bois de passer; ces ouvrages, une fois terminés auront l'effet qu'on désire, mais ils n'amélioreront pas sensiblement la navigation pour les bateaux. Je propose des écluses de bois aux chutes, cinq ou six, travail qui ne présente aucune difficulté particulière, d'autant plus qu'on y trouve les matériaux sur place. 9

La cause ne manquait certes pas de défenseurs au sein de ce comité. En voici un, W. Anderson, qui se montre encore plus optimiste et enthousiaste que tous les autres. Il propose:

---

8 Second rapport du Comité permanent des chemins et des améliorations publiques, janv. 1832.

9 Idem.

Que la partie supérieure de la rivière Saint-François en haut de Sherbrooke et la partie supérieure de la rivière Chaudière soient explorées et qu'il y soit pris des niveaux pour savoir s'il n'y aurait pas moyen de faire communiquer les deux rivières et d'ouvrir ainsi un chemin vers Québec, chemin qui traverserait toute la partie la plus fertile des Cantons de l'Est. La partie inférieure de la rivière Saint-François servira toujours pour le transport des bois et autres articles de cette espèce, tandis que l'autre voie communiquerait plus directement avec la capitale pour les produits d'un plus grand prix de sorte que le public aurait deux routes au lieu d'une et cela à moindre frais. 10

On est porté à sourire quand on lit dans le manifeste des prêtres colonisateurs (Cf. Le Canadien émigrant):

La rivière Bécancour peut être facilement rendue navigable au moyen de canaux peu dispendieux, depuis les chutes dans le township d'Inverness jusqu'au lac Noir, pour un espace de 51 milles. De ce point, le Saint-François offre une communication par eau facile et peu dispendieuse jusqu'à la ville de Sherbrooke au centre des Townships de l'Est. 11

Pourtant, on trouve bel et bien aux Archives nationales une carte, datée de 1830, indiquant un plan de jonction des deux rivières en question et donnant en diagrammes les distances entre certains points déterminés, ainsi que leurs différences de niveaux respectifs<sup>12</sup>.

Tous ces beaux efforts oratoires avaient probablement essoufflé nos bons députés, car on n'entendit plus parler,

---

10 Premier rapport du Comité permanent des chemins et des améliorations publiques, 9 janv. 1832.

11 C.E. Mailhot, Les Bois-Francs, T. 3, p. 21.

12 Sketch exhibiting a line of communication between Quebec and the district of St. Francis by the Rivers Bécancour and St. Francis, 1830, Tray D 307. (Archives nationales)

depuis 1832, de la canalisation du Saint-François. Ce qui n'empêchait, l'année suivante, un propagandiste de la colonisation dans les Cantons de l'Est probablement à la solde du gouvernement, d'affirmer dans une plaquette publicitaire: "La rivière Saint-François est maintenant navigable pour certains genres de bateaux plats de quatre à dix tonnes et pour les canoes jusqu'à sa source, le lac Saint-François." Puis il renchérisait avec des aménités comme celles-ci: "La rivière Watapeka (Stoke) qui se jette dans le Saint-François à Windsor est navigable sur une distance de vingt milles... le lac Memphremagog est navigable jusque dans le Vermont pour des navires de 500 tonnes... Le Massawipi est navigable jusqu'à trente milles de Stanstead... aucun de ces cours d'eau ne gèle en hiver..." 13

En 1835, le gouvernement reçut une pétition des habitants des townships de Wendover, Grantham, Wickham et autres demandant que "la somme de £278, 3s., 7¼d., balance d'une allocation faite en 1831 pour l'amélioration de la navigation de la rivière Saint-François demeurée non dépensée entre les mains des commissaires, puisse être dépensée à parachever ou améliorer les endroits des chemins publics dans les townships susdits où de tels travaux paraîtront les plus nécessaires".<sup>14</sup>

---

13 W.J. Ruffy, Information Respecting the Eastern Townships of Lower Canada, p. 14

14 Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, 4 nov. 1835, p. 49.

Henry Taylor, touriste de passage à Lennoxville en 1839, note dans son journal de voyage: "Il est grandement à espérer qu'un service de navigation sera organisé un jour sur le Saint-François. ...Quand la paix sera restaurée, le Parlement et la Compagnie des Terres s'en occuperont probablement à moins que cette initiative ne soit le fruit de l'énergie des habitants eux-mêmes." 15 Vain espoir! car cette rivière n'est vraiment pas navigable; on l'a enfin compris.

Pas navigable le Saint-François? C'est à voir!... En voulez-vous deux preuves fournies à près d'un siècle de distance? La première est un jugement rendu le 27 janvier 1858, par le juge Short, à Sherbrooke, dans la cause Chapman vs Clark:

La question est de savoir si la rivière Saint-François est navigable ou non. Or, dans l'opinion de la Cour, elle est navigable "publici juris". Ce n'est pas, par conséquent, une rivière dont le lit appartient au propriétaire riverain. Personne n'a le droit d'obstruer un grand chemin fait pour l'usage du public. Action renvoyée. 16

Une deuxième preuve du même genre nous a été donnée il y a quelques années seulement (1929), dans une cause retentissante et qui fit long feu. Voici de quelle manière elle fut introduite à la Cour du Banc du Roi:

---

15 Taylor, Henri, Journal of a Tour from Montreal through the Eastern Townships... p. 56.

16 Rapports judiciaires, Vol. VI, p. 78.

Sa Majesté le Roi et la Southern Canada Power Co., Ltd  
Défendeurs devant la Cour Supérieure, Demandeurs

vs

St. Francis Hydro-Electric Co., Ltd & All.,  
Demandeurs devant la Cour Supérieure, Défendeurs.

Procureur de l'intimé, Aimé Geoffrion, C.R.  
Procureur des pétitionnaires, Louis Saint-Laurent. 17

La décision de cette Cour fut partagée (3 contre 2)  
en faveur de la navigabilité de la rivière Saint-François.  
L'affaire rebondit au Conseil Privé qui maintint le verdict.

Le 22 avril 1941, l'avocat A.P. Frigon, qui avait  
travaillé également à défendre les intérêts de la compagnie,  
remettait à la bibliothèque du Séminaire de Sherbrooke tout  
le dossier de l'affaire et, dans une lettre adressée à  
l'abbé H. Dubuc, bibliothécaire, tirait les conclusions de  
l'aventure en ces termes:

Malheureusement, ces Messieurs du Conseil Privé ont  
fait passer l'intérêt public avant l'intérêt particulier  
et, malgré la preuve, ils ont décidé que la rivière Saint-  
François est navigable aux rapides Spicer, environ six  
milles en bas de Drummondville.

Le roi peut se permettre ces choses-là, mais encore  
aurait-il été raisonnable d'indemniser les intéressés,  
ce qui n'a pas été fait; mon travail a donc été fait  
inutilement.

Notre compagnie, la St. Francis Hydro Electric, a été  
organisée uniquement pour développer le pouvoir aux  
rapides Spicer, et comme le jugement du Conseil privé  
nous a enlevé nos droits au lit de la rivière, il n'y  
a pas lieu de continuer nos opérations. 18

---

17 Dossier du procès, Université de Sherbrooke.

18 Lettre de A.P. Frigon à l'abbé Hermine Dubuc,  
22 avril 1941, Université de Sherbrooke.

C'est au cours de ce procès qu'un citoyen respecté de Sherbrooke voulut entreprendre de fournir des preuves aux défendeurs en démontrant que le Saint-François n'est pas navigable selon la loi. "Aux termes de la loi, en effet, pour qu'une rivière soit regardée comme navigable et flottable, et qu'elle appartienne au gouvernement par le fait même, il faut qu'elle puisse porter un vaisseau de 60 x 40 pieds, ayant un tirant d'eau de seize pouces. M. Armand Crépeau se bâtit donc lui aussi un radeau de soixante pieds de longueur qu'il lança sur le Saint-François tout comme s'il se fût agi du lancement d'un océanique... Mais les récifs fréquents et têtus avec lesquels il dut se disputer un passage, et les cables pourtant robustes qu'il rompit à vouloir le sortir des rapides de Brompton semblent témoigner bien hautement que... le Saint-François n'appartient pas au gouvernement."19

Et pourtant! ... Dura lex, sed Lex.

(Avant de considérer le fait comme acquis et de passer outre, il serait peut-être intéressant d'ajouter en aparté, un dernier épisode à ce chapitre. Cependant, comme il ne s'agira plus de route de communication mais plutôt de navigation de plaisance, nous préférons renvoyer le lecteur en appendice où nous laisserons le secrétaire de la Société historique de l'Estrie nous rapporter le curriculum de l' "Enterprise". (Cf. Appendice 5)

---

19 Mgr Maurice O'Bready, De la pagaie à l'hélice.

## 2. Route du Saint-François

L'initiative privée avait fourni un effort admirable, mais n'avait pas mené loin. On avait réussi à se "bûcher" une entrée dans le pays puis à communiquer péniblement avec son plus proche voisin. D'un sentier à l'autre, on put enfin déboucher sur Sherbrooke, où des hommes d'affaires industrieux et entrepreneurs réussirent l'impossible: une communication, au moyen de la rivière Saint-François, avec les principaux marchés du Bas-Canada.

Pourtant, une voie de terre s'ouvrait lentement, sur la rive droite de la rivière Saint-François d'abord, puis sur les deux rives, qui, après avoir permis la pénétration jusqu'à Richmond, sera enfin continuée jusqu'au Saint-Laurent et concurrencera le chaland comme moyen de communication.

Attardons-nous donc à cette route Stanstead-Trois-Rivières. Commencée sous les auspices de l'entreprise privée, elle n'en constituait pas moins à l'époque la première œuvre d'envergure dans le domaine des routes de communication de nos Cantons.

Les minutes du Conseil de Newport, la première agglomération constituée dans les Townships, démontrent qu'en 1802, les habitants de l'endroit contribuèrent à la construction d'un chemin de la maison de John Ward, dans Ascot, vers

Nicolet et Trois-Rivières. La contribution à ce travail fut fixée à  $12\frac{1}{2}$  jours d'ouvrage pour chaque colon. L'année suivante, ils fournirent \$107 pour l'ouverture d'un autre chemin vers la rivière Connecticut passant par Clifton<sup>21</sup>. Bien sûr, la route proposée n'atteignit pas Trois-Rivières la première année, ni même en cette année 1806 où un Comité de tout le Conseil pour l'étude des affaires de l'Etat essayait gauchement de venir à l'aide des isolés de nos forêts. Pourtant, les projets qu'on fit cette année-là et les plans de route qu'on a tracés purent être mis à exécution quelques années plus tard, lorsqu'on décida de favoriser l'implantation dans les nouveaux cantons d'une population complètement britannique.

Il y a aussi qu'un nombre toujours plus imposant de pétitionnaires ne se faisaient pas faute d'assaillir nos gouvernants de réclamations qui ne manquaient pas d'impressionner. En 1807, ce sont des habitants de Hatley (Henry Coll et autres) et de Sorel (R. Jones et autres) qui demandent un chemin de Hatley à Sorel pour avoir accès au marché de Québec.<sup>22</sup>.

Le 15 septembre 1811, une pétition réunissant soixante signataires de différents townships le long du Saint-François

---

21 Channell, L.S., History of Compton County, p. 214.

22 Roads and Bridges, 1800-1807, Vol. 9.

exposait humblement que "vu leur extrême pauvreté, vos malheureux pétitionnaires sont depuis longtemps dépourvus de chemins légaux; et que la trop forte dépense occasionnée par la verbalisation, l'homologation et la construction de ces routes fait que la région est dans une situation pitoyable et le demeurera jusqu'à ce qu'on trouve des moyens appropriés pour la sortir de ce mauvais pas." 23

Deux mois plus tard, 5 novembre, la pétition était discutée au Comité des affaires publiques. On y admettait que les frais de verbalisation et d'homologation d'une route étaient vraiment trop élevés pour les colons peu fortunés des Townships. Le comité recommandait alors que le grand voyer déposât devant le Chambre un estimé des dépenses occasionnées par le tracé et l'homologation de la route du Saint-François, et que ces dépenses, si on les trouvait raisonnables, fussent défrayées à même les revenus de la province... aucune autre aide ne pouvant être fournie aux pétitionnaires<sup>24</sup>.

Comme on le voit, ce n'étaient pas encore des subsides directement consacrés à l'ouverture des routes, mais seulement à leur homologation. Tout le travail était encore laissé à l'initiative des intéressés. Pourtant, dès l'année suivante, le grand voyer J. Anthrobus déclarait:

---

23 Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10.

24 Idem.

Les pétitionnaires m'ont exprimé leur satisfaction pour les améliorations apportées à la loi des chemins, tout en constatant que certaines autres attentions de ce genre seraient encore les bienvenues. Tout le monde parle de chemins et de ponts. Tout ce que j'ai pu faire encore à date (15 avril 1812), est de tracer le chemin du roi et l'emplacement des ponts dans Wendover, Simpson, Kingsey, Shipton et Windsor jusqu'à la traverse du Saint-François dans Brompton, où je ne pourrai continuer avant que les eaux de la présente inondation ne se soient retirées et le terrain asséché. 25

Monsieur le grand voyer n'était pas pressé (il y avait de quoi: il pesait dans les 300 livres; on avait envoyé de Shefford un attelage de boeufs pour lui faire parcourir la région avec son assistant<sup>26</sup>); les pétitionnaires l'étaient plus. Le 1<sup>er</sup> juin, ils décidèrent de lui adresser une admonestation où, après avoir reconnu que la route en question avait été tracée, ils demandaient qu'elle soit homologuée au plus tôt de sorte que "vos pétitionnaires puissent savoir où élever leurs clôtures, ériger leurs bâtiments et pour éviter aussi que... des gens malintentionnés ne puissent s'autoriser à fermer ces communications." <sup>27</sup> Si bien que dix jours plus tard, le gros homme écrivait au ministre Brenton pour se disculper de cette accusation de négligence.

Enfin, l'année 1815 vint où le gouvernement allait accorder les premiers octrois pour la voirie. Un bill pour

---

25 Idem.

26 Hubbard, Forests and Clearings, p. 4.

27 Roads and Bridges, 1814, Vol. 11.

améliorer les communications intérieures allait être adopté, qui allouait £2 250 destinées au district de Québec, £2 250 au district de Montréal et £1 500 à celui de Trois-Rivières, pour ouvrir de nouveaux chemins et faire des ponts sous la direction de trois commissaires nommés par le gouvernement pour chacun de ces trois districts<sup>28</sup>.

A la session suivante, un comité spécial de sept membres fut nommé, pour déterminer les communications intérieures les plus essentielles et les plus pressantes. Ayant étudié soigneusement la question, le comité indiqua au gouvernement une ligne de conduite à suivre et suggéra de voter chaque année une somme d'argent pour chaque district, laquelle serait appropriée par une loi particulière à chaque cas. A l'avenir, un comité spécial de la Chambre précisera les endroits où devront être dépensées ces appropriations, et des commissaires auront mission de voir au bon emploi de ces deniers. C'est d'après cette nouvelle politique que seront désormais construites toutes les grandes routes de communication dont on confiera l'entretien au département des Travaux publics en 1841<sup>29</sup>.

Pour ce qui est de notre route du Saint-François, il semble que ce soient les habitants de Drummondville,

---

28 55, Geo. III, chap. 8.

29 I. Caron, Histoire de la voirie dans la province de Québec, p. 371.

nouvellement installés et dirigés par le général Hériot, qui récoltèrent la première tranche des £1 500 octroyées au district de Trois-Rivières. Dès octobre 1815, les commissaires Coffin et Gugy rapportaient qu'ils avaient examiné soigneusement les besoins de leur circonscription et émettaient l'opinion qu'il serait d'une grande utilité publique d'ouvrir une nouvelle route du fief de Pierreville à Drummondville, distance d'environ dix-huit milles, et de construire les ponts et chaussées nécessaires. Ils avaient aussi arpenté la route, proposé des plans et reçu des soumissions de M. Dormans <sup>30</sup>.

Quelques jours plus tard, les commissaires recevaient de M. Loring, secrétaire du gouverneur, l'avis d'accepter la soumission de M. Dormans<sup>31</sup>. Deux autres soumissions avaient pourtant été présentées: celle de M. Courchesne, à £40 du mille, pour un chemin sur la rive droite; celle de M. Lemaire, à £50, pour la rive gauche. (Une partie de cette route passait par un terrain plutôt accidenté). Mais M. Dormans avait soumis un plan qui tirait meilleur parti du terrain; sa route devait partir du fief de Pierreville, longer la rivière jusqu'à la Traverse (3 milles), puis continuer sur la rive gauche jusqu'à la chute de Menut (Drummondville); en tout, dix-neuf milles, tel qu'arpenté par M. Legendre. Le contrat lui fut donc accordé, et signé par devant notaire le 3 novembre 1815 <sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Ibid.

Au mois d'août de l'année suivante, les commissaires faisaient rapport que la route de M. Dormans était terminée. On l'avait examinée, et on constatait que le contrat avait été rempli fidèlement. "Mais sur les £1 500 allouées, nous n'en avons reçu que £700. Nous demandons une lettre de crédit pour la balance afin de pouvoir payer M. Dormans<sup>33</sup>."

C'était déjà un bon départ. Mais à £50 ou £55 du mille, on ne pouvait attendre un autostrade. On s'aperçut vite des inconvénients réels d'une route ouverte ainsi à la hâte, qui commençait dès l'année suivante à se détériorer et que des arbres tombés obstruaient déjà. De plus, il ne suffisait pas de régler le cas de Drummondville pour donner satisfaction à tout le reste de la région. Aussi, des pétitions affluèrent-elles chez les commissaires des chemins, qui soumi-  
rent aussitôt plans et suggestions au comité gouvernemental.

Voici l'avis de M. Wurtele dans une lettre adressée en mars 1817 à l'honorable Irvine:

Je veux donner mon opinion sur les meilleures mesures à prendre pour améliorer les routes ... elles ne devraient pas avoir moins de soixante pieds de largeur dans les bois, de manière à laisser passer le soleil pour sécher le terrain, et pour que les arbres renversés par le vent n'obstruent pas le chemin. On pourrait faire de telles routes pour £120 le mille, sans compter les grands ponts, ... par contrats accordés à diverses personnes. Il faut aussi porter attention au choix des commissaires; les meilleurs hommes pour ce poste sont ceux qui résident

---

33 Ibid.

sur le territoire où doit passer le chemin en question. Je recommande M. Felton, d'Ascot, comme le meilleur homme du district de Trois-Rivières, ou M. Menut, de Simpson... 34

Remarques excellentes qui sauront inspirer nos législateurs dans leurs efforts pour nous procurer une législation routière plus adéquate.

Quant aux habitants de la région de Sherbrooke, ils ont comme porte-parole ce M. Felton destiné à devenir commissaire des chemins.

Je suis d'avis que le plus grand obstacle à l'avancement de la colonisation dans les Townships est le manque de chemins pour communiquer avec Québec et le Saint-Laurent. Je n'ai pas l'intention de vous rappeler tous les chemins qu'il convient de faire, mais je demande que le chemin de Pierreville à Drummondville soit continué, comme chemin d'hiver, à travers les townships de Wickham, Dunham, Melbourne, Brompton, Ascot, Compton, et communique avec le chemin établi dans Hatley, district de Montréal. Par cette trouée, les colons des Townships pourront transporter leurs produits à Trois-Rivières et Montréal, et seront exempts des hasards et accidents inhérents à un voyage sur la glace de la rivière Saint-François. La distance n'excède pas soixante-dix milles et le coût ne dépassera pas £50 du mille, car les colons y travailleront volontiers. Je m'offre pour entreprendre ce chemin, quitte à être payé en terrains non octroyés ou de toute autre manière qu'il vous plaira. 35

Ne recevant pas de réponse, notre homme revient à la charge deux mois plus tard:

La saison serait bonne (septembre) pour commencer à travailler sur les chemins... Le gouverneur a-t-il approuvé mon plan et ma soumission? J'ai communiqué avec le général Hériot qui semble d'accord avec moi quant au tracé de ce chemin. Mon plan étant de faire la partie de Hatley à Wickham, je recommande le général Hériot pour les 12 milles qui restent jusqu'à Drummondville. 35

Le comité parlementaire s'enquit auprès du général Hériot de l'exactitude de ces faits et lui réclama plusieurs autres renseignements quant à la longueur de la route, son utilité, le coût par mille, le choix de la rive, nord ou sud, etc... On finit par reconnaître que la route demandée par M. Felton était nécessaire, mais on ne pouvait de toute façon lui accorder le contrat de cette route, puisque Lord Bathurst venait de donner instruction de ne pas disposer des terrains de la Couronne, et d'autre part, "nous n'avons aucun fonds à dépenser pour ce projet." (5 novembre 1816) <sup>36</sup>

On fut plus heureux l'année suivante: le comité des chemins fit si bien qu'un octroi substantiel de £55 000 fut voté pour l'exécution de différents travaux de voirie dans la province. De cette somme, £9 200 étaient destinées au district de Trois-Rivières<sup>37</sup> et on put alors faire un bon bout de travail sur la route du Saint-François. Car il ne faut pas croire que tout ce montant fut alloué à la même route; une infime partie de cette somme fut dépensée dans les nouveaux townships, et encore, elle fut répartie sur plusieurs années.

---

34 Roads and Bridges, 1817, Vol. 13.

35 Ibid., 1815-1816, Vol. 16.

36 Ibid.

37 57, Geo. III, chap., 13.

L'élan était pourtant donné. Le gouvernement vétéra-  
bientôt chaque année des octrois relativement substantiels  
pour la construction de nouvelles routes et la réparation  
des anciennes. On comprenait enfin qu'il fallait faciliter  
le plus possible l'accès aux terres encore en friches à la  
population trop resserrée dans les limites des seigneuries.

Cependant, après 1815, un nouveau motif poussait le  
gouvernement à l'action: des milliers d'émigrés anglais,  
écossais, irlandais venaient demander à l'Amérique un mor-  
ceau de terre pour s'y établir en paix. La politique pré-  
conisée par Craig et Sewell allait être servie à souhait.  
Naturellement, on ouvrit toutes grandes les portes des nou-  
veaux townships à ces néo-Canadiens et on leur offrit des  
conditions faciles d'établissement dans le but de les y  
attirer. Mais on s'aperçut trop tard que la région n'était  
pas en état de les recevoir, parce que les voies de communi-  
cation avec les cantons récemment arpentés faisaient abso-  
lument défaut.

Une grande enquête fut tenue de 1821 à 1825 sur  
l'établissement des terres de la Couronne; elle démontra  
que la plupart des émigrés avaient pris la route du Haut-  
Canada ou de la Nouvelle-Angleterre. Cette constatation  
agit profondément sur l'esprit des législateurs et

déclancha le grand mouvement de voirie que l'on constate de 1820 à 1831<sup>38</sup>.

Et pourtant, en 1819, notre route du Saint-François est encore "en panne", puisque les habitants de Melbourne se plaignent que "Les fonds insuffisants accordés aux commissaires sont cause que le chemin de la Baie à Stanstead fut laissé inachevé dans les townships de Melbourne et Brompton... En conséquence, les voyageurs doivent faire souvent cinq ou six milles sur le Saint-François, lequel est presque impraticable en certaines saisons<sup>39</sup>."

Ils ne réussirent guère à faire entendre leurs doléances: nos législateurs étaient occupés ailleurs. D'après un rapport présenté à la Chambre d'Assemblée en 1821, sur les £55 000 votés en 1817, la somme de £3 141 seulement avait été dépensée à date, et encore, la plus grande partie de cette somme avait servi à défrayer les dépenses de construction du canal Lachine et d'exploration des rivières Richelieu et Ottawa<sup>40</sup>.

De sorte que, en 1822, on ne voyait encore que les ébauches de deux grandes routes le long de la rivière

---

38 I. Caron, op. cit., p. 373.

39 Roads and Bridges, 1819-1820, Vol. 15.

40 I. Caron, op. cit., p. 374.

Saint-François: l'une partait de Saint-Gregoire de Dieclot, traversait les cantons d'Aston, de Wendover, de Horton, de Simpson et s'arrêtait à l'endroit appelé Longue-Pointe dans le canton de Kingsey; un second embranchement de la même route partait de la Baie-du-Febvre, traversait la seigneurie de Courval, les cantons de Wendover, de Simpson et faisait, à la Longue-Pointe, le raccordement avec le tronçon précédent. (Cette route aurait été ouverte par Elmer Cushing et ses associés, de Richmond.)<sup>41</sup> A partir de là, ces deux routes n'en formaient plus qu'une seule qui suivait la rive droite de la rivière jusqu'à Brompton, où elle passait sur l'autre rive, faisant raccordement avec le chemin de la rive gauche qui venait de Drummondville à travers les cantons de Wickham, Durham et Melbourne<sup>42</sup>.

Le réseau était donc complet, mais toujours à l'état d'ébauche. Deux hommes entrepreneurs de la région, maintenant nommés commissaires des chemins, le général Hériot et W.L. Felton, résolurent de tirer profit des meilleurs tronçons de ces deux mauvaises routes pour en obtenir une bonne. Ils firent verbaliser par le sous grand voyer, Charles Witcher, un chemin qui relierait directement Stanstead et le Saint-Laurent. Le tracé partait de la ligne du district dans

---

41 Elmer Cushing, an appeal addressed... p. 60.

42 I. Caron, op. cit., p. 37<sup>h</sup>.

Hatley, se dirigeait sur Sherbrooke, suivait la rive gauche du Saint-François jusqu'à Brompton, où il continuait sur l'autre rive jusqu'à Richmond; reprenant la rive gauche, il allait rejoindre la traverse de Wendover et terminait sa course à la limite de la seigneurie de Courval<sup>43</sup>.

Ce chemin, longtemps appelé Chemin des Commissaires, s'étendait sur une distance de 116 milles. On travailla chaque année à son amélioration jusqu'en 1831. C'était encore bien lent, à la vérité: aussi, combien de plaintes, de pétitions, d'enquêtes, de rapports durent assiéger la capitale du pays pour hâter l'accomplissement d'un projet qui ne pouvait plus attendre.

C'est d'abord M. Evans qui, dans un long mémoire destiné au comité spécial de la Chambre d'Assemblée chargé de promouvoir la colonisation, passait en revue les besoins de la province dans le domaine des communications et constatait que dans les seuls Cantons de l'Est, 300 milles de chemins auraient besoin d'être travaillés, dont soixante milles seraient des chemins neufs. Et il mentionnait entre autres exemples la "misérable route sur la rive ouest du Saint-François qui est à peine passable en été." <sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Procès-verbaux des grands voyers du district de Trois-Rivières, cahier 7.

<sup>44</sup> Evans, F.A., Report from the Special Committee on Roads and other Internal Communications, Jan. 23, 1829.

L'honorable W.B. Felton, témoignant à son tour devant la même commission, assura que "la communication la plus importante avec les Cantons de l'Est est bien la route du Saint-François, mais les habitants de la région sont bien indifférents à ce qu'elle passe à gauche ou à droite; tout ce qu'on desire, c'est qu'il y en ait une, et qu'elle soit carrossable." 45

L'année suivante, il est toujours question de la même route au même comité: "Le Parlement a déjà voté des sommes d'argent pour l'amélioration de cette route et il en est résulté de grands bienfaits... mais c'est encore insuffisant. Pour la route de Hatley à Baie-du-Febvre, il faudrait un octroi de £3 100, dont £2 100 seraient dépensées cette année, le reste l'an prochain. Si ce n'est pas suffisant, nous devons recourir aux taxes locales." 46

Et les habitants des Townships appuyèrent de leurs pétitions les rapports de leurs agents. C'est ainsi que le 27 janvier 1830, les pétitionnaires ne demandent pas moins de cinq routes (dont la route du Saint-François) qui favoriseraient leurs communications avec Montréal, Québec et Trois-Rivières. Le Comité recommanda une allocation de £1000.

---

45 W.B. Felton, Report from the Special Committee on Roads and other Internal Communications, Jan. 23, 1829.  
Déposition de M. Evans, agent des Eastern Townships.

46 Id., idem., 27 fév. 1829.

L'année suivante (5 février 1831), autre pétition venant de Compton, Barford et Hereford pour chemin (embranchement) rejoignant la route du Saint-François <sup>47</sup>.

De son côté, le commissaire C. Menut rapportait, vers la même date, qu'il avait travaillé douze milles de chemin entre Drummondville et le canton de Durham et qu'il avait dépensé £400; il en demandait encore £300 autres pour finir. Il faisait remarquer en même temps que des wagons trop chargés, ayant des roues à jantes trop étroites, ont vite fait de briser les chemins et qu'il faudrait légiférer en cette matière<sup>48</sup>.

Les habitants de Stanstead présentèrent aussi leur pétition: £400 pour compléter la route de Stanstead à Sherbrooke<sup>49</sup>. C'est que le rapport de commissaire, Elliott, les avait précédés de quelques jours. "Nous avons dépensé les £136 que nous avions en main et fait 5½ milles de bon chemin. Nous demandons £200 pour finir ce secteur (3 milles de marais), ainsi que £200 pour continuer de Hatley à Stanstead."<sup>50</sup>

Mais enfin, direz-vous, est-ce que tout ce beau tapage réussissait quelquefois à ébranler nos gouvernants?

---

47 Journal de la Chambre d'Assemblée..., 1830 et 1831.

48 Ibid., App. E, 1 fév. 1831.

49 Ibid., App. E, 5 fév. 1831.

50 Roads and Bridges, janvier 1831, Vol. 20.

Certainement; mais on ne pouvait tout faire en même temps. D'abord, pour toute la période de 1817 à 1829, nos routes durent se contenter de vivre -- ou du moins végéter-- à même les £55 000 généreusement appropriées en 1817.

Puis, en 1829, nouvelle appropriation, dont £1 000 pour un chemin de Shipton à Saint-Grégoire, £900 pour compléter le chemin de Drummondville à De Guire (vers Sorel), et £500 pour la section Drummondville-Brompton. (Mais le gouverneur devra changer les commissaires, qui n'ont pas rendu leurs comptes<sup>51</sup>.)

En 1830, £400 pour chemin de Drummondville à De Guire, et £2 100 pour chemin de Hatley à Drummondville<sup>52</sup>.

En 1831, enfin, cédant à la pression, les cordons de la bourse nationale se rompent. Citons parmi les sommes octroyées:

£11, 2s., 10d., pour rembourser les commissaires d'une somme avancée pour le chemin De Guire-Drummondville;

£58, 17s., 1d., pour compléter le même chemin

£200, pour améliorer le chemin de Sherbrooke à Stanstead;

£500, pour compléter le chemin du canton de Compton à la ligne de la province dans Hereford (embranchement de la route du Saint-François);

---

<sup>51</sup> 9, Geo. IV, chap. 19.

<sup>52</sup> 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

£230, pour améliorer le chemin de la Rivière dans les cantons de Durham et Melbourne;

£360, pour améliorer la grand'route dans le canton de Brompton;

£500, pour continuer le chemin depuis la Baie-du-Febvre à la traverse de Drummondville;

£300, pour compléter la route Sorel-Sherbrooke dans les cantons de Wickham et Grantham;

£200, pour compléter le chemin du canton de Grantham le long du Saint-François conduisant à la seigneurie de Saint-Hyacinthe;

£300, pour que les habitants en arrière de Shipton se fassent un chemin à travers le canton de Kingsey à la rivière Saint-François;

(£3 000 pour améliorer la navigation du Saint-François.)<sup>53</sup>

Enfin, voilà qu'on ouvre les coffres et qu'on fait royalement les choses! Un peu trop royalement peut-être, car à la session de 1832, le comité permanent des communications intérieures fit à l'Assemblée certaines remarques qui laissent supposer que l'on appréhendait des malversations dans la manipulation des deniers publics. Un tableau récapitulatif des sommes dépensées pour travaux de voirie dans le Bas-Canada depuis 1814, indiquait un total de £442 262, "sans qu'il ait été pris jusqu'à présent aucune disposition pour constater cette partie de la dépense publique." <sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> 1, Will. IV, chap. 8.

<sup>54</sup> Journal de l'Assemblée..., 1832, App. GG.

C'étaient surtout les commissaires des chemins qui étaient visés. On les accusait couramment dans le public, d'employer à leur guise les fonds qu'on leur confiait et de s'entendre avec les grands voyers pour faire tracer les chemins où bon leur semblait, sans s'occuper des suggestions des gens intéressés. Les grands voyers étaient devenus, pour ainsi dire, des reliques du passé et l'amendement à la loi des chemins de 1796, voté à la session de 1832-1833, allait leur enlever le peu d'autorité qui leur restait. En effet, par l'Acte Guillaume IV, chapitre 44, tous les pouvoirs dont jouissaient les grands voyers à propos des chemins, cours d'eau et ponts, furent transférés aux commissaires des chemins, non plus nommés par le gouverneur, mais élus dans chaque paroisse le premier lundi de juin de chaque année, par les personnes ayant qualité selon la loi pour voter aux élections des membres appelés à siéger à l'Assemblée législative. Il devait y avoir un commissaire par paroisse. Si, dans une paroisse on négligeait de procéder à l'élection de ce commissaire, le grand voyer continuait d'exercer les fonctions de sa charge dans cette paroisse<sup>55</sup>. Cette clause allait permettre aux grands voyers de survivre jusqu'à 1841<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> 2, Will. IV, chap. 44.

<sup>56</sup> I. Caron, op. cit., p. 379.

Pour ce qui nous concerne, scandale ou pas, la route du Saint-François est en assez bon état pour être parcourue deux fois la semaine par des diligences transportant des passagers et servant, en même temps, de voitures de poste. Les immigrants apprendront à se servir de la nouvelle route et, au lieu de quitter le bateau à Québec, se rendront jusqu'au Fort Saint-François (près de Nicolet) d'où ils gagneront l'intérieur<sup>57</sup>.

On avait donc maintenant une route du Saint-François complète. Tout beau! Mais pour ce faire, on avait dû en commencer plusieurs et gaspiller beaucoup d'argent à des tâtonnements. Dès 1824, M. Evans s'en plaignit dans un rapport adressé à E.V. Sparkhawk:

Il y a quelques années, le gouvernement a fourni de l'argent à trois commissaires qui ne purent s'entendre sur un plan; chacun traça sa route selon ses intérêts immédiats: une en particulier, depuis l'arrière de Shipton (Danville) à Trois-Rivières, qui n'a jamais servi et qui est envahie par les proussailles; le tronçon de la rive gauche du Saint-François qui a toujours été en mauvais état; une autre de Kingsey à Saint-Grégoire, qui abrège la distance de dix-huit milles, ne demanderait que £500 pour être complète; la route Drummondville-Sorel, qu'on n'a pas encore ouverte, et qui répondrait à un grand besoin. 58

En effet, M. Evans... Toutes ces routes d'ailleurs répondent à un grand besoin et dans quelques années, elles

---

57 Id., idem., p. 440

58 F.A. Evans, Rapport adressé à E.V. Sparkhawk, 1824.

seront toutes complétées pour le plus grand bienfait des habitants concernés.

La route est belle, mais pour longtemps?... Les routes canadiennes n'ont pas la réputation de rester belles longtemps, pas plus aujourd'hui qu'il y a un siècle.

Voyons ce qu'en disait l'arpenteur général Bouchette dès 1831, l'année où elle fut terminée:

Quant aux routes le long du Saint-François, celle de la rive droite est la meilleure et la plus fréquemment parcourue en été; l'autre est plutôt utilisée l'hiver. Le pire tronçon de la route d'été se trouve entre la seigneurie de Courval et la résidence de M. Spicer, distance d'environ six milles dont quatre, appelés la Savane, sont dangereux et presque impraticables pendant la saison des pluies. Les marais de Simpson également sont en très mauvais état sur une distance d'une demi-lieue. 59

L'année suivante, devant le comité de l'Assemblée législative, c'est encore M. Felton qui fait son rapport et critique sévèrement l'abandon dans lequel on laissait les routes le long de la rivière Saint-François. "L'impraticabilité de ces routes a toujours été et continue à former une barrière à l'émigration des jeunes gens des seigneuries." Il priait l'Assemblée d'octroyer des sommes d'argent assez considérables pour terminer ces chemins, surtout celui de la rive ouest. Il reprochait aussi aux députés de ne pas

---

59 J. Bouchette, The British Dominions in North America, Vol. 2, p. 307.

distribuer à bon escient les subsides pour la voirie: "On ne peut faire une bonne route en une seule saison et croire qu'on peut la négliger ensuite; il faut dépenser chaque année une somme raisonnable sur les routes pour les garder en bon état." Il signalait ensuite la nécessité d'un pont aux environs de Drummondville<sup>60</sup>. Mais ici, c'est le général Hériot qui vient à sa rescousse et fournit l'argumentation: "La construction d'un pont sur le Saint-François entre Wendo-ver et Grantham est de première importance... C'est la route que suit la diligence qui va de Trois-Rivières à Sherbrooke. Un pont obvierait à un délai de dix à douze heures et sauverait des vies: dix-sept noyés à ma connaissance." <sup>60</sup>

L'intervention de l'honorable Felton eut son effet: des sommes raisonnables furent octroyées en 1832 et 1833 pour l'entretien des routes le long du Saint-François<sup>61</sup>. Quant au pont, ce ne fut pas pour cette fois, car en 1841, les habitants de la région signaient une pétition pour un pont à Drummondville, aux Lord's Falls, en invoquant les mêmes raisons que le général Hériot, et en insistant sur le fait qu'il n'y avait aucun pont sur le Saint-François depuis Sherbrooke jusqu'au fleuve, distance de 90 milles<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> Second rapport du Comité permanent des Communications intérieures, 1832.

<sup>61</sup> 3, Will. IV, chap. 26.

<sup>62</sup> Bridges, Public Works, 3, Vol. 8, Nicolet, 16 août 1841.

Les habitants de la région frontrière étaient plus chanceux à ce sujet. Entre Sherbrooke et Stanstead, ils avaient deux ponts depuis longtemps déjà puisque, en 1834, ils demandaient £400 pour les réparer. Ils n'en eurent que £200. Quant à leur route, ils la trouvaient bonne, excepté une mauvaise passe de deux milles et demi qui aurait demandé pour £250 de réparations<sup>63</sup>.

En somme, la région du Saint-François avait récolté sa bonne part des octrois pour la voirie depuis quelques années. Mais après 1832, les subsides iront toujours en diminuant. Il semble qu'à partir de cette époque, l'attention des gouvernants se concentre davantage sur un certain nombre de grands chemins, laissant aux soins de la population la confection des routes secondaires<sup>64</sup>.

En 1833, on nomma des commissaires spéciaux "pour visiter, inspecter et examiner les différents chemins sur lesquels on avait dépensé des deniers publics depuis 1827." Le gouverneur s'était réservé de nommer lui-même ces commissaires<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> Journal de la Chambre..., App. 4, 21 février 1834. Témoignage de L. Child.

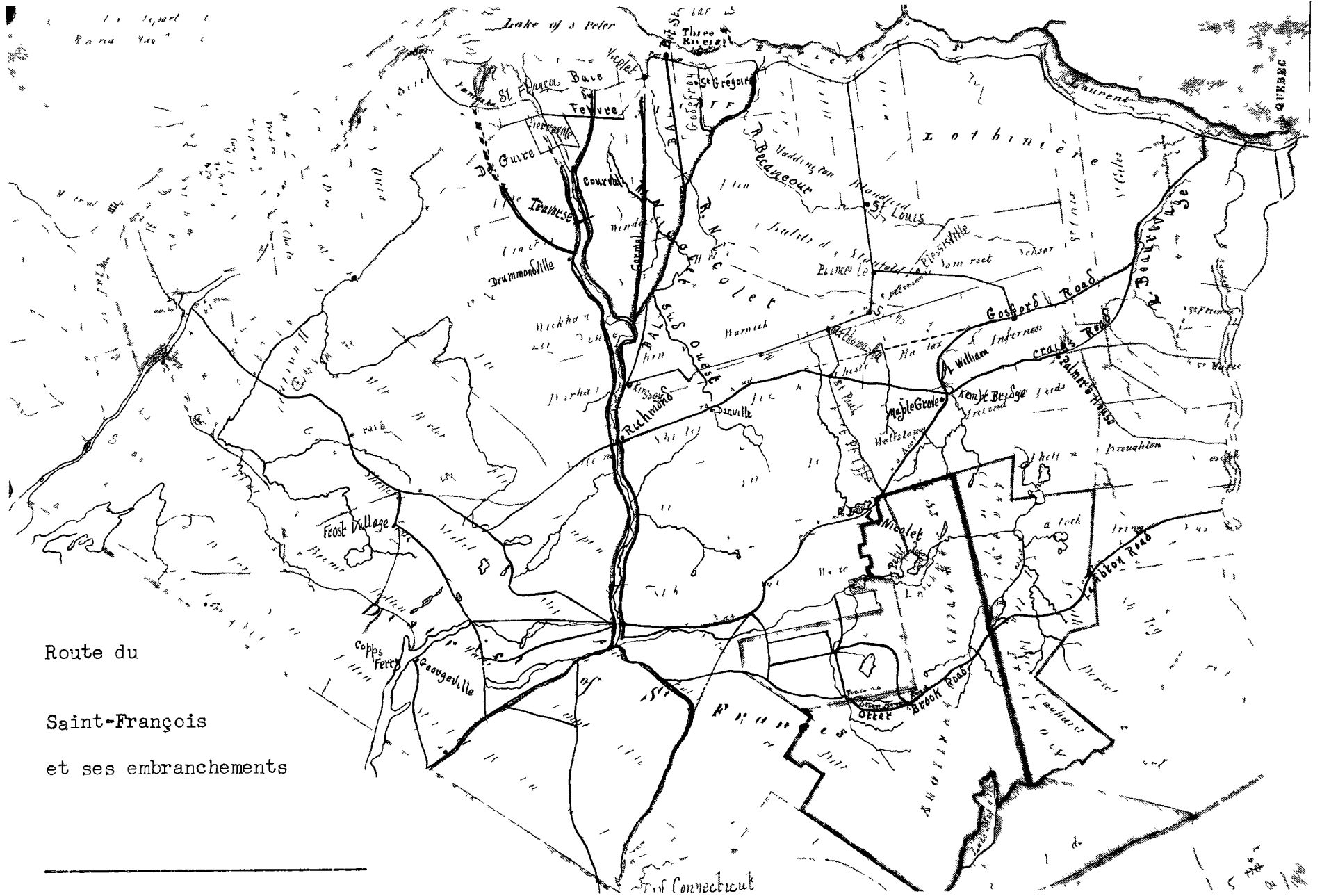
<sup>64</sup> I. Caron, op. cit., p. 444.

<sup>65</sup> 3, Will. IV, chap. 26.

## Embranchements à la route du Saint-François

Nous avons mentionné incidemment quelques-uns des embranchements à la route principale Stanstead-Trois-Rivières. Un bon nombre de ces embranchements convergeaient vers Sherbrooke, point culminant du commerce des cantons les plus éloignés du fleuve. D'abord, la route principale, en quittant Sherbrooke, se dirigeait vers la frontière du Vermont en passant par Lennoxville et Hatley, suivait le lac Massawippi et la rivière Tomifobia jusqu'à Stanstead, où elle rejoignait la route de Boston. Puis venait la route de Dudswell (qu'on prolongera un jour vers Québec), celle de Coaticook, qui rejoignait la source de la rivière Connecticut, et dont nous avons parlé, celle de Magog qui faisait aussi partie du chemin de Montréal.

De même, vers Drummondville, la route principale se divisait pour atteindre le fleuve en des points différents. Le principal de ces embranchements était bien le tronçon Drummondville-Sorel (William-Henry), par les cantons de Grantham et Upton, jusqu'aux seigneuries De Guire et Yamaska, où de bons chemins existaient depuis longtemps. Puis venait cette route de la traverse (5 ou 6 milles en bas de Drummondville) à la Baie-du-Febvre, celle de Longue-Pointe à Nicolet et Saint-Grégoire, et une dernière de Drville à la route de Saint-Grégoire. Toutes ces routes, moins la dernière, ont



Route du  
 Saint-François  
 et ses embranchements

presque toujours eu plus d'importance que le tronçon principal, qui continuait de suivre le Saint-François jusqu'à Pierreville.

Ainsi, tous ces embranchements ayant joué un rôle efficace dans le paysage routier de la rivière Saint-François, il convient de leur consacrer au moins quelques lignes.

Longue-Pointe à Nicolet et Saint-Grégoire.-- Nous avons vu que la voie principale tracée par Elmer Cushing en 1802, longeait immédiatement la rivière Saint-François jusqu'au fleuve. (Ou plutôt jusqu'à Pierreville où une route existait déjà jusqu'au fleuve).

La direction générale de la rivière Saint-François à partir de Sherbrooke est orientée directement sur Nicolet; mais à quelques milles en haut de Drummondville, elle décrit un méandre prononcé appelé Longue-Pointe, puis oblique vers l'ouest. Le voyageur qui se rendait jusqu'au fleuve par la route Cushing devait suivre tous les détours de la rivière d'abord, puis redescendre tout le lac Saint-Fierre pour arriver à Trois-Rivières. N'y aurait-il pas moyen de piquer tout droit à partir de Longue-Pointe et arriver directement à Nicolet... ou Saint-Grégoire?

Une pétition à cet effet fut signée par un marchand de Nicolet, Joseph Carmel, le 28 janvier 1812. Il fait

remarquer... que les marchés naturels pour les produits des Townships sont Trois-Rivières et Nicolet... que le centre des Townships est Shipton, et que le chemin le plus court entre Shipton et Trois-Rivières passe par Kingsey et, à partir de Longue-Pointe, se dirige en ligne directe vers Nicolet.

Dans l'intérêt des habitants de cette contrée, j'ai, à mes frais, entrepris de faire ce chemin, Je seize à vingt pieds de largeur, à partir de La Fourche (confluent de la Nicolet-Nord et de la Nicolet-Sud) jusqu'à la ligne du township de Wendover. Il ne reste plus que quinze milles à faire jusqu'à Longue-Pointe, mais je suis trop pauvre pour continuer. De plus, il n'y a pas de colons établis dans ce secteur, mais si on décide d'ouvrir ce chemin, je me charge d'en établir, car les neuf milles que j'ai faits voient maintenant presque tous les terrains concédés. Je propose de finir la route et de faire tous les ponts, excepté celui de la Nicolet, moyennant l'octroi de 2500 acres de terrain pris dans les townships traversés par le chemin. 68

Après étude, le Comité des communications intérieures décida d'accepter cette offre, et donna au grand voyer Antrobus l'ordre d'établir légalement cette route<sup>69</sup>. Dès le 15 avril, le grand voyer dressait le procès-verbal de ce tracé. Il devait même verbaliser toute la route le long du Saint-François à partir de Longue-Pointe, mais en opérant une bifurcation vers le centre de la seigneurie de Courval (jusqu'à la Baie-du-Febvre). Et il ajoutait: "M. Carmel est d'accord." 70

---

68 Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10, 28 janv. 1812.

69 Idem, 30 janv. 1812.

70 Idem, 15 avril 1812.

Il faut croire que l'initiative du grand voyer ne fut pas prise par le Comité, puisque le mois suivant, il dut défendre son point de vue et apporter des arguments nouveaux.

Le tracé qui suit la rivière Saint-François est beaucoup plus pratique que le Craig's Road et le Carmel's Road. Et quant à ce dernier, je crois sincèrement qu'il ne sera jamais praticable, même en hiver, sans danger de pertes de vies, car des personnes désintéressées vous feront volontiers serment que le chemin de M. Carmel est tracé dans un terrain marécageux dont on ne peut évaluer la profondeur. Pendant des milles, des sondages de dix à dix-huit pieds n'ont pas permis d'en rejoindre le fond. 71

Les considérations de M. Antrobus jetèrent un tel discrédit sur le projet de M. Carmel qu'aucun travail ne fut exécuté sur sa route pendant trois ans. Mais les choses s'arrangèrent, et au printemps de 1815, M. Carmel se remit sérieusement à la besogne. En septembre, il rapportait que dix-neuf milles de chemin étaient ouverts:

Sur une largeur de seize à vingt pieds, j'ai coupé les arbres et arbustes au ras de la terre et les ai poussés de chaque côté pour nettoyer le chemin; j'offre maintenant de faire tous les ponts nécessaires. Le tout sera fini pour le 25 novembre prochain. Je ferai ce travail pour la somme de £170, payable après livraison.<sup>72</sup> (Rappelons qu'en 1815, le gouvernement commença à donner des octrois pour l'ouverture des routes.)

Les commissaires des chemins, Guky et Coffin, l'appuyèrent et se permirent même de suggérer que quatre lots

---

71 Idem, 13 mai 1812.

72 Idem, 1815-16, Vol. 12, 14 oct. 1815.

soient accordés à égales distances sur ce chemin, pour permettre de construire des maisons et des étables à l'intention des voyageurs... "car il n'y a rien de tel présentement."<sup>73</sup>

La réponse fut affirmative quant au chemin et ponts, mais la question des lots de terrain pour les voyageurs fut "prise en sérieuse considération". Le contrat de M. Carmel fut passé par devant notaire le 31 octobre 1815, et le 15 février suivant, les commissaires rapportaient que la route était terminée<sup>74</sup>. (Il ne s'agissait toujours que d'une route d'hiver).

Mais le projet de M. Antrobus n'était pas renvoyé aux calendes pour autant, et le 20 septembre 1815, ces mêmes commissaires rapportaient qu'ils étaient allés faire l'inspection du terrain en vue de proposer l'ouverture d'une route entre La Baie et les nouveaux centres de colonisation sur le Saint-François dans les townships de Wickham et Grantham (Drummondville, fondée en 1815), et qu'ils avaient obtenu assez de renseignements pour les confirmer dans leur opinion que cette communication offrait un tel avantage immédiat pour le public, qu'elle surpassait toute autre considération jusqu'à ce qu'elle soit réalisée. "Nous avons beaucoup d'autres projets comme celui-ci, que nous croyons

---

73 Idem, 14 oct. 1815.

74 Idem, 16 fév. 1816.

préférables à la réouverture du chemin Craig, entreprise qui ne promet que peu de profit au district de Trois-Rivières."<sup>75</sup>

Nous avons donc en 1816, trois embranchements à la route du Saint-François, rive droite: celui qui suit la rivière jusqu'à Pierreville, celui qui dévie vers la Baie-du-Febvre, et le chemin de M. Carmel, de Longue-Pointe à Nicolet.

Et voilà qu'en cette même année, on traça une quatrième voie appelée Route de Saint-Grégoire; mais il ne semble pas qu'elle répondit à un besoin immédiat, puisqu'elle ne fut même pas terminée. Ce ne sera pas avant 1823 qu'une requête des habitants de Trois-Rivières, portant vingt-neuf signatures, demandera un octroi pour terminer ce chemin de vingt-huit milles<sup>76</sup>, octroi de £700 qu'ils n'obtiendront que deux ans plus tard<sup>77</sup>.

Mais il s'éleva bientôt des dissensions au sujet du tracé définitif de la route. Le tracé primitif indiquait un trajet entre Saint-Grégoire et Longue-Pointe, mais un Monsieur Douglas avait insisté pour obtenir une déviation vers Danville. M. Evans lui-même avait approuvé cette correction et avait demandé:

---

<sup>75</sup> *Idem*, 20 sept. 1815.

<sup>76</sup> Journal de l'Assemblée..., 12 fév. 1823.

<sup>77</sup> 5, Geo. IV, chap. 29.

...qu'une somme de £450 soit allouée pour une extension de la route de Saint-Grégoire à partir de l'endroit où elle traverse la branche sud-ouest de la rivière Nicolet, passant par les rangs 8 et 10 de Kingsey et allant rejoindre le chemin Craig à Danville. Ce chemin de treize milles est devenu nécessaire, car les habitants de Danville doivent faire un détour (par Richmond) de trente-cinq milles par mauvais chemin, dont la réparation ne coûterait pas moins de £525. 78

Mais quelques jours plus tard, un citoyen de Kingsey, R. Beard, protestait, dans une lettre au gouverneur, contre un projet aussi peu pratique:

Je suggère humblement le trajet que devrait suivre ce chemin... qui a été tracé à partir des terres des Français<sup>79a</sup> et pointe vers la branche est de la rivière Nicolet à un endroit appelé la Traverse, où habite Monsieur Douglas; en quittant cette branche de la Nicolet, vous rejoignez la branche ouest qu'il faut traverser également. Ensuite, le chemin fait environ huit milles et se dirige vers Danville. Ce chemin a été ouvert en longueur déjà, mais jamais un cheval ou même un homme n'y ont passé. Il y a deux ans, à l'occasion d'un nouvel octroi, on a percé le chemin jusqu'à Longue-Pointe: c'est le tracé qui s'impose. 79b

Suivait une longue argumentation montrant qu'un si long chemin ainsi tracé en pleine forêt présentait des inconvénients tels qu'un détour était encore préférable et qu'il valait mieux passer par les lots colonisés le long de la rivière Saint-François. Aussi les commissaires Wales et Prince,

---

78 F.A. Evans, Rapport au comité des communications intérieures, 1829.

79a Une colonie de Français s'était fixée à Kingsey et avait valu à cette agglomération le nom de Kingsey French.

79b R. Beard, Lettre au gouverneur, le 20 avril 1829. En possession du curé Bergeron de Kingsey, 1955.

chargés du soin de ce chemin, mentionnaient-ils deux mois plus tard qu'il s'offrait deux tracés pour la route de Saint-Grégoire, mais que celui qui aboutissait à Longue-Pointe semblait le meilleur<sup>80</sup>.

C'est ce dernier qui prévalut et on demanda même que le travail fût continué le long du Saint-François jusqu'à Richmond. (On se souvient toujours que depuis Richmond, la route verbalisée par Witcher en 1823, à la demande de M<sup>r</sup>. Felton et Hériot, longeait la rive gauche jusqu'à Drummondville; la route de la rive droite était destinée à demeurer chemin d'hiver, mais les colons de ce secteur n'avaient pas dit leur dernier mot).

En 1830, le rapport des commissaires mentionnait que la route de Saint-Grégoire à Longue-Pointe était terminée et que la somme allouée, £760 (sur les £1 000 promises<sup>81</sup>), était dépensée. Il restait pourtant dix-huit milles à compléter pour se rendre à Richmond (£700) et deux ponts à construire sur la Nicolet (£1 500<sup>82</sup>). Ils ne réussirent qu'à obtenir une promesse de £700 additionnelles, "quand les £1 000 seront dépensées." <sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> Roads and Bridges, janv.-juin, 1829, Vol. 17, 15 juin 1829.

<sup>81</sup> 9, Geo. IV, chap. 13.

<sup>82</sup> Journal de la Chambre....., 1 fev. 1830.

<sup>83</sup> First report of the Special Committee on Internal Communications, 3 mars 1830.

Mais qu'est-il advenu de la route de M. Douglas vers Danville? Il sut convertir à sa cause les habitants de Danville, qui signèrent une pétition en 1831, pour faire une nouvelle pression<sup>84</sup> qui porta fruit, puisqu'on retrouve dans la liste des appropriations de cette même année: "£300 pour que les habitants en arrière du canton de Shipton se fassent un chemin à travers le canton de Kingsey jusqu'à la rivière Saint-François." <sup>85</sup>

C'était à peu près le tracé de M. Douglas.

D r u m m o n d v i l l e - S o r e l (De Guire).--  
Les Drummondvillois sont gens entreprenants. Ne les a-t-on pas vus, dès leur arrivée, 1815, s'ouvrir une route vers Melbourne, puis une autre vers Baie-Saint-Antoine (Baie-du-Febvre)? Mais ce n'était pas suffisant. Dès 1817, un certain M. Joseph Wurtole, qui s'avouait grand propriétaire dans les Townships et qui ne pouvait trouver de colons qui veuillent s'établir sur ses terres à cause du manque de chemins, signalait à l'honorable Irvine qu'une route en ligne directe de Drummondville à Sorrel était nécessaire<sup>86</sup>.

---

<sup>84</sup> Journal de la Chambre..., 5 fév. 1831.

<sup>85</sup> 1, Will. IV, chap. 8.

<sup>86</sup> Roads and Bridges, 1817, Vol. 13, Mars 1817.  
Lettre à l'hon. Irvine.

L'année suivante, M. Felton, en énumérant devant le comité des communications intérieures les routes indispensables à l'amélioration du pays, mentionnait la route de "Sorel à la ligne de la province, qui passerait par Drummondville et suivrait la rivière Saint-François... ne coûterait que £300, car elle emprunterait en partie le chemin des commissaires, qu'on est à ouvrir dans le district de Trois-Rivières." 87

Un an plus tard, MM. Wurtelo et Felton reçoivent du renfort de trente Sorélois qui, dans une pétition au gouvernement, font valoir d'excellents arguments, la plupart d'ordre économique, pour "un bon chemin, en ligne directe et sur terrain plat... qui pourrait diminuer le seize ou dix-sept milles la route actuelle de Drummondville à William-Henry (Sorel), laquelle, de quarante-cinq milles, traverse la Yamaska une fois, le Saint-François deux fois, sans mentionner les formidables ravins, les marais, les collines..." Et l'argument décisif: "Le gouverneur Sherbrooke, durant son séjour ici<sup>88a</sup>, a été surpris de l'état de dépression de notre village; quand il a su que la seule cause en était le manque de routes, il a promis de s'en occuper." 88b

---

87 Journal de la Chambre..., App. M, 30 mars 1818.

88a Les gouverneurs du Canada ont tenu résidence à Sorel de 1781 à 1830.

88b Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15, 16 avril 1819.

Ne recevant toujours rien, les habitants de Drummondville s'unirent cette fois à ceux de Sorel en 1823, pour présenter une seconde pétition reprenant les arguments de la première et ajoutant: "Nous avons déjà fait une partie du chemin à nos frais et demandons de l'aide pour finir... Drummondville a maintenant une population de 300 habitants; notre commerce s'accroît rapidement et la valeur de nos terres augmenterait considérablement..." 89

Le comité parlementaire fut enfin favorable à cette requête, et nous pouvons constater dans les Actes de l'Assemblée législative de cette même année, l'appropriation d'une somme de £500 pour ouvrir un chemin de la seigneurie de Sorel à Drummondville, "somme ne devant servir qu'à faire ou réparer telles parties seulement du chemin qui, par les lois maintenant en force dans cette province, ne peuvent être faites ou réparées." 90 (Allusion ici à l'amendement à la loi des chemins de 1823, dont il sera question plus loin).

Les commissaires Hériot et Wurtele reçurent leur nomination du gouverneur pour s'occuper de cette route. Le 14 février suivant, ils rapportaient qu'après avoir tenu une assemblée à Sorel et examiné le rapport de l'arpenteur Livingstone, ils avaient vendu des contrats à plusieurs

---

89 Journal de la Chambre....., 12 fév. 1823.

90 3, Geo. IV, chap. 4.

habitants pour faire le chemin au mille. La route à ouvrir allait de Drummondville, par les cantons de Grantham et Upton, jusqu'à un chemin déjà ouvert dans la seigneurie De Guire près de Yamaska: distance, dix-sept milles. "Le 15 décembre, presque tous les contractants avaient réussi à ouvrir une bonne route d'hiver qui sera rendue carrossable l'an prochain. Nous avons reçu £250 du Gouvernement, et M. Richardson nous a promis £240 comme contribution personnelle." 91

Mais une route carrossable est beaucoup plus dispendieuse qu'un simple déblaiement pour l'hiver. Au cours de l'été suivant, on eut beau dépenser presque tout l'octroi de £500, plus un acompte de £100 fourni par M. Richardson, la route n'en demeura pas moins impassable, et on dut signer une autre requête pour réclamer une aide supplémentaire 92 ... qui fut refusée.

Un an plus tard, les commissaires avouaient que tout l'argent octroyé était maintenant disparu, même les £240 de M. Richardson: "Et nous n'avons fait que les dix-huit milles séparant Drummondville de De Guire... nous demandons £500 pour améliorer la vieille route De Guire-Sorel, et £400

---

91 Roads and Bridges, 1822-1828, Vol. 16, 14 fév. 1824. Rapport des commissaires Hériot et Wurtele.

92 Journal de la Chambre..., 22 janv. 1825. Requête des habitants de Sorel et Drummondville.

pour apporter d'autres améliorations sur cette nouvelle section Drummondville-De Guire, qui n'offre pas encore assez de sécurité: il faudrait abattre les arbres de chaque côté pour faire sécher le chemin et préserver les voyageurs pendant les vents." 93

Ils ne semblent pas avoir eu plus de chance cette année-là, puisque le rapport de l'année suivante, 12 février 1827, mentionne que

Le chemin Drummondville-De Guire n'est encore qu'un chemin d'hiver. Il serait passable en été sur certaines parties, mais sur d'autres, des troncs d'arbres en interdisent l'accès; il a surtout été rendu hors d'usage par le dernier incendie de forêt. Il faudrait encore £400 pour le rendre praticable en toutes saisons... Ce chemin serait pourtant d'une grande utilité pour la poste et les missionnaires, car il est le prolongement naturel de la route du Saint-François, venant de Stanstead et Sherbrooke." 94

Mais... toujours rien! pas plus que l'année suivante d'ailleurs. Enfin, le 6 mars 1829, un projet de loi fut présenté à la Chambre, qui fut adopté le 9, octroyant "£900 pour améliorer et compléter le chemin de Drummondville à De Guire et le remettre aux propriétaires qui l'entretiendront." 95

---

93 Journal de la Chambre..., App. II, 4 fév. 1826.

94 Ibid., App. II, 12 fév. 1827. Rapport du commissaire Hériot.

95 9, Geo. IV, chap. 19.

On va pouvoir enfin se mettre à la besogne; et le commissaire Floyart d'y aller de ses recommandations! Il disserte en connaisseur sur la largeur de la route et des fossés, les arbres à abattre; sur la nécessité d'un nouveau pont à la rivière Noire, puisque l'ancien fut emporté par des arbres à la dérive; sur la nécessité d'employer plusieurs cultivateurs pour finir avant les foins ce travail difficile.<sup>96</sup>

Et deux mois plus tard:

Le chemin sera ouvert vers le milieu de la semaine prochaine sur une longueur de seize milles et une largeur de 100 pieds (avec fossés et arbres abattus de chaque côté), bien drainé. Le pont de la rivière Noire est commencé... les deux piliers sont faits et les habitants le continueront de bon gré, car il leur est très utile. Mais ce travail a coûté cher et il ne me reste pas assez d'argent pour payer la dernière semaine de travail. Je n'ai pas arrêté les travaux cependant, car tout ce qui a été fait serait devenu inutile. Je vous prie de me faire confiance. 97

La partie du vieux chemin De Guire-Sorel fut aussi améliorée grâce à un nouvel octroi de £400 accordé à la session de 1830<sup>98</sup>, de sorte que le rapport de cette année mentionne que "le chemin Drummondville-Sorel est terminé".<sup>99</sup>

---

96 Roads and Bridges, janv.-juin 1829, Vol. 17, 27 mai 1829. Rapport du commissaire John Floyart.

97 Ibid., 18 juillet 1829.

98 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

99 Journal de la Chambre..., App. E, 9 fév. 1831. Rapport des commissaires en date du 29 déc. 1830.

Mais... il se détériore rapidement, et toujours pour la même raison: charges trop lourdes, roues à jantes trop étroites. Et M. Ployart dut procéder à des réparations sommaires et demander £200 pour finir son travail d'une manière durable<sup>100</sup>.

Il faut croire que le travail durable ne dura pas, puisque M. Wurtele signale en 1834, que le chemin est très dangereux de même que les ponts dont deux sont hors d'usage. Toujours ces énormes chariots!... Et, nouvelle demande d'octrois... 101

Et c'est ainsi que tout ce qui est neuf se hâte de vieillir!

---

100 Ibid., App. F. 3 déc. 1832. Rapport du commissaire Ployart.

101 Ibid., App. Z, 21 fév. 1834. Premier rapport du comité permanent des communications intérieures: témoignage de M. Wurtele.

## CHAPITRE III

### ROUTES VERS QUEBEC

#### 1. La route Craig

L'histoire de cette route commence avec la décision de James Craig, gouverneur fanatique, de saturer les nouveaux cantons d'une population entièrement d'importation britannique, et de contribuer en même temps à empêcher les nouveaux colons de demeurer trop étroitement associés aux Américains. Son plan de trouver une occupation saine aux troupes anglaises cantonnées à Québec n'était pourtant pas si mal, non plus d'ailleurs que l'idée, en soi, d'ouvrir une route de pénétration jusqu'au cœur des Cantons de l'Est. Et si le but poursuivi ne fut pas atteint, la route nous est restée -- mais dans quel état! -- qui nous servira de sortie vers Québec.

Pourtant, dès 1806, John Caldwell et quelques pétitionnaires de Québec et Montréal, impressionnés par les grands bénéfices d'ordre politique et commercial qui résulteraient d'une communication libre entre la capitale et les Cantons de l'Est, ont, à leurs frais, fait le tracé d'une route allant des seigneuries de la Chaudière à une distance de sept lieues vers le plus proche "settlement" du canton de Shipton, d'où partent diverses routes vers les autres centres de colonisation des Townships et vers les Etats-Unis.

Je vous soumetts le plan de ce chemin tracé par M. Kilborn où on voit qu'il y aura de seize à dix-huit

milles de chemin à faire à travers les seigneuries Saint-Etienne, Saint-Gilles, Sainte-Marie, et environ quarante-huit milles à travers les townships octroyés et les terres de la Couronne. ... le territoire est propre à la culture et à l'ouverture d'un bon chemin. Une souscription a été ouverte dans le but de financer l'ouverture de cette route (M. Hall y avança pour sa part £130), mais le montant recueilli ne pourrait permettre l'ouverture d'une petite partie du dit chemin, si bien que sans une aide suffisante du gouvernement notre travail aura été vain... Ayant lu l'offre que le gouvernement a fait parvenir dernièrement aux propriétaires des terres de cette province (offre de rétribuer par l'octroi des terrains ceux qui ouvriraient des routes, 1806), je veux faire la proposition suivante: J'ouvrirai le dit chemin d'ici deux ans... à condition que le gouvernement me donne, à même les terres non octroyées de la Couronne, la valeur de 400 acres par mille de chemin dans les cantons qu'il traverse, i.e. Leeds, Inverness, Ireland, Chester, Tingwick et Skipton. 1

Comme dirait Baptiste, c'est le prix d'une belle chanson; aussi le projet n'eut pas de suite, mais le tracé de cette route servira en partie à orienter celle de Craig. Ce gouverneur voulut, en 1810, réaliser l'ébauche de Caldwell et demanda au Gouvernement de construire une route reliant la capitale à la frontière. La majorité française de la Chambre d'Assemblée refusa sa requête (le fanatisme n'est pas toujours une voie à sens unique), de sorte que Craig décida d'embaucher pour ce travail tout un contingent de militaires qu'il plaça sous les ordres du quartier-maître-général J. Kempt et du major Robinson<sup>2</sup>. Une pétition de

---

1- Roads and Bridges, 1800-1907, Vol. 9. Pétition de John Caldwell, 3 sept. 1806.

2 Wood, W.C.H., The Storied Province of Quebec, Vol. 2, 926.

Elmer Cushing, Richmond, 13 avril, réclamant que la route tracée par M. Kilborn fût terminée sans délai, ne semble pas avoir influencé la décision du gouverneur, puisqu'il avait commencé ses préparatifs dès l'année précédente<sup>3</sup>.

Au nombre des préparatifs en question, il faut placer le tracé de la route par l'arpenteur général de la province, Joseph Bouchette. Son rapport, que nous reproduisons en appendice à titre de documentaire (Cf. Appendice 4), donne une idée du jargon officiel d'un traceur de routes. Ce premier tracé, de la seigneurie Sainte-Marie au township de Shipton, Craig ne le suivra pourtant pas dans son entier; il préférera longer la rivière Beaurivage dans la seigneurie Saint-Gilles pour venir rejoindre la ligne de Bouchette dans Leeds. C'est Benjamin Ecuyer qui effectua cette correction au tracé<sup>4</sup>.

Dès le second jour du mois d'août donc, la Gazette de Québec lançait la nouvelle:

Lundi dernier au matin, des parties de différents régiments de cette garnison, au nombre d'environ 200 hommes, sont traversés la rivière afin d'aller ouvrir un chemin

---

<sup>3</sup> Roads and bridges, 1808-1813, Vol. 10. Pétition de Elmer Cushing, 13 avril 1810.

<sup>4</sup> Connected plan of the several townships through which Craig's Road, showing the changes that have been made in laying out said road in the months of September, October and November, 1810. Benj. Ecuyer, D.P.S. Québec, Ministère des Terres et Forêts.

depuis Saint-Gilles à travers les townships de Leeds, Inverness, Halifax, Chester et Tingwick, jusqu'à Shipton sur la rivière Saint-François. Le chemin de Shipton communique avec les autres chemins des Etats-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 Saint-François et dans les townships voisins une communication aisée avec le marché de Québec. 5

Et quelques jours plus tard, Craig écrivait à son secrétaire Ryland:

Nous avons commencé le chemin pour nous rendre aux cantons; ceci était devenu nécessaire et indispensable, parce que nous étions presque réduits à la famine. A 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. A 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 ces 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 y est allé faire une tournée d'inspection, rapporte qu'ils vont admirablement bien. J'espère voir ce chemin terminé vers le milieu d'octobre. George Hamilton a avancé £1 000 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 ont déjà commencé à s'agiter, et je ne serai 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. 6

---

5 Gazette de Québec, jeudi, 2 août 1810.

6 Robert Christie, History of Lower Canada, Vol. VI, p. 129.

Les soldats furent certainement dirigés à la militaire, puisque dès le 1<sup>er</sup> novembre, la Gazette annonçait, triomphante.

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 quinze pieds de largeur, débarrassé de toutes souches et autres embarras, et lié et embelli par 120 ponts de différentes grandeurs, dont vingt-quatre traversent de grands ruisseaux, et celui qui est bâti sur une branche de la rivière Bécancour est nommé pont de Craig et est fort bien fait.

Ce grand passage aux cantons donnera à la ville de Québec quelque espérance 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 et fidèlement exécuté. Le chemin de Craig conduit à un sol plus riche et chaque stade en avant est d'autant plus près du soleil. ....

Plusieurs centaines de bestiaux sont déjà arrivés ici par ce chemin et ont désespéré les petits, mais avides vendeurs de boeufs et de moutons qui nous ont tenus en un état de famine occasionnelle. ... Nous n'hésitons pas d'appeler cet ouvrage l'événement local le plus important depuis que cette province est devenue province britannique. Et certainement, si Rome conféra à ses chemins militaires les titres de voies Emilienne et Flaminienne en l'honneur à leurs entrepreneurs, nous pouvons... 7

Certes, si le chemin Craig ne donna pas immédiatement tous les résultats bienfaisants qu'on en attendait, il fut pourtant d'une grande utilité aux colons perdus dans la forêt des Cantons de l'Est. Il permit même d'établir un service de diligence entre Québec et Boston, comme on fait foi cet avis publié dans la Gazette en date du 31 décembre 1810.

7 Gazette de Québec, 1 nov. 1810.

Avis public est donné qu'un service régulier de diligences pour aller de Québec à Boston par le chemin Craig commencera le 14 janvier prochain et sera continué régulièrement.

Les diligences circuleront comme suit: elles partiront de Québec et de Boston le lundi de chaque semaine, pour se rencontrer à Stanstead le mercredi et arriver à Québec et Boston le samedi de la même semaine.

Les personnes qui désirent réserver des places dans ces diligences voudront bien se rendre au bureau du sous-signe (Josiah Stiles), près de la porte Saint-Jean, où elles recevront tous 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. Mardi, elles se rendront chez M. Tilton, à la rivière Saint-François, en passant par Chester, Tingwick et Snipton. Le mercredi, elles continueront par Brompton, Orford, Ascot, Compton, Hatley, Barnston, Stanstead, jusque chez M. Salisbury, à la ligne 45<sup>e</sup>, à Stanstead. Le jeudi, elles poursuivront leur route par Derby, Salem, Brownington, Barton, Sheffield, Linden, St. Johnsbury, Barnet, Tygate, Newbury, jusqu'à Haverhill, où les voyageurs feront raccordement avec les diligences qui vont à Boston et aux autres endroits des États-Unis. 8

Mais que savons-nous de l'apparence de cette route toute neuve? Les voyageurs de l'époque pouvaient-ils affronter l'aventure d'un voyage à Boston en toute sécurité ou du moins avec un minimum de confort? Puisque la route No 5 actuelle suit en partie le tracé de l'ancienne route Craig, il est facile de nous rendre compte au moins de la qualité du terrain par où elle passait. Il est visible qu'on chercha soigneusement alors à éviter les vallées et qu'on perfectionnait particulièrement les hauteurs où le problème

---

8 Ibid., 31 déc. 1310.

du drainage se trouvait simplifié, de même que celui des ponts. Pourtant, l'orientation générale de la route obligeait souvent à descendre des sommets pour traverser de nombreux ruisseaux et rivières ce qui, nous l'avons vu, ne nécessita pas moins de 120 ponts, en plus de quelques bas-fonds urbains qu'il fallut paver de rondins. Aussi, restera-t-elle longtemps un detestable casse-cou où les diligences de M. Stiles roulaient encore plus malaisément que les charrettes à boeufs. (Quant aux diligences qui "roulaient", c'est une façon de s'exprimer; de fait, elles glissaient, puisque le service n'était maintenu qu'en hiver).

Il est pourtant un détail important dont le gouverneur ne semble pas s'être soucié, c'est l'entretien de sa route. Il se reposait sans doute de ce soin sur le bon vouloir de ses successeurs; il n'était certes pas question de se fier aux colons qui longeaient le chemin, puisqu'il traversait plusieurs milles de forêt vierge. Et l'inévitable se produisit: les plaintes de M. Stiles: "J'ai établi une ligne de communication l'hiver dernier de Pointe-Lévis à Boston par le Craig's Road. J'ai l'intention de recommencer cet hiver, mais je crains de ne pouvoir le faire vu le grand nombre d'arbres tombés à travers le chemin pendant la dernière tempête." 9

---

9 Roads and Bridges, 1806-1813, V 1. 10. Paraphrase of Josiah Stiles, 8 nov. 1811.

Le comité de la Chambre pour l'étude des affaires de l'Etat, ayant considéré la plainte et s'étant renseigné sur l'état réel de la route admit "humblement" qu'elle ne permettrait plus aucune communication avec les Townships. "Et puisque le marché de Québec est maintenant ravitaillé par cette route, le comité a raison de croire que si ces arbres qui obstruent la route ne sont pas enlevés, le prix des provisions augmentera considérablement au grand détriment des citoyens de Québec, en particulier de la classe pauvre... En conséquence, nous recommandons que le village soit libéré aux frais de l'Etat. ... Selon les informateurs, le coût de ce travail n'excèdera pas £50." 10

Mais bien avant M. Stiles, la Gazette avait déjà lancé le cri d'alarme. On y lit en effet, en date du 26 mars 1811, la remarque suivante:

La diligence de Boston n'est arrivée que mardi soir. Elle a été retardée par les mauvais chemins occasionnés par le commencement subit et extraordinaire du printemps dans le Sud. Depuis Boston, jusqu'à servir à soixante-dix milles de Québec, la neige est presque entièrement partie, la gelée sort de terre, les rivières se débloquent, les ruisseaux et les terres basses sont inondés, et les chemins dans les bois, embarrassés par des arbres abattus par les derniers gros vents. Qu'on ait pu faire en neuf jours un trajet de près de 400 milles, sous ces circonstances, qui sont les pires qui puissent avoir lieu, est une preuve que l'on peut tenir en tout temps une prompte communication entre Québec et Boston; et quoique cette communication soit maintenant interrompue, il est

---

10 Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10. Report of a Committee of the whole Council on State affairs, 8 nov. 1811.

à espérer que les avantages qu'elle offre à cette ville et aux habitants sur la route, surtout dans cette province, porteront les personnes immédiatement intéressées ou animées du bien public à contribuer à ce qu'elle soit promptement renouvelée. 10a

Et ce n'était que le commencement; car "le nouveau chemin de Craig, malgré les sommes qu'il avait coûtées et en dépit des éloges qu'on en fit, ne fut pas la merveille dont on avait rêvé, même s'il rendit des services appréciables. D'abord, parce qu'il allait déboucher près de Québec, à plus de soixante-quinze milles de Shipton, il n'avantageait guère les habitants des Cantons de l'Est qui auraient préféré le voir piquer vers Saint-Gregoire et Trois-Rivières, sources d'approvisionnement plus rapprochées (le grand voyer Antrobus disait en 1812: "Je pourrais tracer une multitude de grands chemins vers Québec beaucoup plus courts que le Craig's Road"<sup>11</sup>); aussi devint-il vite impopulaire à cause de l'absence totale d'hôtelleries sur une distance de soixante milles, dont vingt-sept ne comptaient qu'une seule habitation de colon<sup>12</sup>." Enfin, "le manque d'entretien livra bientôt la nouvelle voie aux broussailles et aux crues d'eau, si bien que le service de diligences devra bientôt être interrompu et que les colons eux-mêmes se

---

10a Gazette de Québec, 28 mars 1811.

11 Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10. Rapport du grand voyer Antrobus, 13 mai 1812.

12 Wood, W., The Storied Province of Quebec, p. 927.

plaindront encore pendant quarante ans des misères qu'elle leur occasionnera." 13 Cleveland raconte qu'un tenancier de Shipton se dirigeait un jour à cheval vers Danville, lorsqu'il fut arraché à sa selle et projeté en avant: son cheval venait de buter en enfonçant profondément entre des racines d'arbres; il tira son cheval de sa mauvaise position, puis, constatant qu'il avait un pied déferre, il fouilla dans le trou profond pour récupérer le fer arraché; quelle ne fut pas sa surprise, quand il retrouva dans le même trou quatre autres fers déjà perdus de la même façon par d'autres cavaliers! Voici d'autre part, les plaintes formulées à M. Neilson de Québec, le 4 décembre 1811, par un correspondant de Shipton:

Voilà onze ans que je suis entré pour la première fois dans ces bois avec ma famille, et sept ans que je réside dans ce township; la liberté d'un sujet britannique me donne, je crois, le droit d'exprimer mes sentiments: car je me donne pour tel. On dit généralement que vivre en espérance réjouit l'esprit, mais lorsque ces espérances ne sont point réalisées et qu'il n'y a aucune perspective qu'elles le soient, il n'y a pas de peine qui puisse tourmenter davantage l'esprit.

Avant mon arrivée en ces bois avec ma femme, âgée tous deux d'environ vingt ans, nous avions un enfant; maintenant nous en avons six, et nous en avons perdu trois. Notre premier soin et notre première inquiétude fut de savoir comment nous ferions baptiser nos enfants, comment nous leur procurerions l'éducation, et comment nous les ferions instruire dans la vraie religion

---

13 Mgr Maurice O'Brody, Étude historique sur le Craig's Road et la route No 5.

Les quelques pages qui suivront seront aussi tirées de cette conférence.

chrétienne. Nous fûmes portés à espérer que, vivant sous un si bon gouvernement, nous aurions sous peu des hommes placés parmi nous à ces fins. Hélas! onze années sont déjà écoulées, et je n'en vois pas la moindre perspective.

C'est avec beaucoup de chagrin que je déclare que dans les Townships de ce district, on estime qu'il y a près de deux mille enfants qui vivent sans baptême, plus de six cents hommes et femmes qui vivent ensemble sans être mariés légalement, et que la plus grande partie du monde, ces dix dernières années, n'y ont pas entendu la parole de Dieu le dimanche. Quant à nos morts, on en dispose de la même manière que la plupart du monde dispose d'un chien favori qui meurt, en le mettant tranquillement sous un arbre. Quant aux docteurs, nous n'en avons point, et nous n'avons point de chemin pour aller en chercher. Il est vrai que le gouverneur Craig a ouvert un chemin qui conduit à Québec, et avec le temps, il se trouvera être d'une grande utilité pour le pays; mais la distance à travers un désert est encore bien grande et elle le sera bien des années. Le chemin actuel jusqu'aux Trois-Rivières est, dit-on, de 96 milles; par une ligne tirée il y a deux ans, la distance à cette ville, en droite ligne n'est que de douze lieues, et je suis assuré qu'il y a trois lieues de bon chemin ouvert dans Godfroy, laissant neuf lieues à ouvrir. Je crois que ce chemin une fois ouvert serait d'une grande utilité aux habitants de ce pays; nos enfants pourraient y être portés au baptême, nos jeunes gens pourraient y aller pour se marier, nous pourrions y porter nos morts pour y être enterrés, nos malades pourraient aussi en recevoir de l'assistance.

Je suis fâché d'observer avant de finir que, pour les raisons susdites, près de trente familles ont laissé différents townships pour aller dans l'Ouest, ces deux dernières années; et un grand nombre d'autres vont partir cet hiver. 14a

Cette lettre, écrite un an après l'inauguration du chemin Craig, ne fait pas un grand éloge de la politique de voirie d'alors: même cette route glorieuse et neuve ne donnait pas satisfaction aux résidents de Snipton. Et trois ans plus tard, soit en 1814, l'arpenteur Joseph Bouchette regrette:

que cette route nationale, lancée à grands fracas, n'offre qu'une sécurité fort relative aux voyageurs, attendu qu'elle se détériore constamment.

L'objet qu'on avait en vue en ouvrant ce chemin s'est trouvé rempli suffisamment pour mettre une diligence en état de voyager passablement vite, quoique non sans inconvénient pour ceux qui profitaient de cette voiture, faute de places convenables pour s'arrêter et de maisons pour reposer les voyageurs, n'ayant aucune sécurité et commodité de ce genre depuis le dernier établissement sur la rivière Beaurivage, jusqu'au township de Shipton, à la distance d'environ soixante milles. Au pont Craig, l'auberge Palmer fut ouverte quelque temps, mais elle ne répondit pas à l'attente du public, et ne produisit point de bénéfice au propriétaire. Malgré les encouragements 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 différents ponts sur les rivières portent les noms des officiers militaires qui commandaient les détachements employés à ce service; ils ont aussi des terres auprès de la route; mais des militaires ont rarement le loisir ou le moyen de devenir des cultivateurs constants. 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. 14

Pourtant, M. Bouchette restait optimiste, puisqu'il écrivait vers le même temps: " La route Craig est destinée, et bientôt, à être la communication directe entre la capitale du Canada et les Etats-Unis." 15

Mais ce n'était pas pour bientôt, et la guerre de 1812 ayant drainé ailleurs l'attention du Gouvernement, la route qui avait été construite à l'encontre de la majorité parlementaire fut condamnée à la ruine (allowed to go to rack and ruin), et les rares settlements le long de la voie se virent bientôt réduits à des proportions insignifiantes. 16

Et le plus grave est qu'on commençait à regarder ailleurs. Déjà, la route du Saint-François vers Trois-Rivières était ébauchée et orientait en ce sens le commerce et les voyageurs des Cantons de l'Est. Le grand voyer et les commissaires de ce district signaient des pétitions en faveur de leur nouvelle route et demandaient de négliger la route Craig, "entreprise que ne promet que peu de profit au district de Trois-Rivières." 17

Mais le dernier mot n'était pas dit et, en attendant les beaux jours, notre route Craig reçut de temps à autre la

---

15 Id., ibid., p. 348.

16 Wood, W., op. cit., p. 952.

17 Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Rapport du secrétaire des commissaires des chemins pour le district de Trois-Rivières: James Millar.

visite de rares travailleurs qui réussirent pour le moins à empêcher la forêt de reprendre son bien et à réserver ainsi l'avenir. En mars 1817, dans une lettre à l'Honorable Irvine (déjà citée), M. Wurtele recommande la réouverture du chemin Craig. Vers le même temps, une centaine de signataires de Québec faisaient remarquer que le mauvais état de la route Craig faisait devier vers d'autres villes le commerce des Cantons de l'Est<sup>18</sup>. Leur pétition fut appuyée par les commissaires Taschereau et d'Estimauville. L'année 1818 semblait favorable à de telles demandes, car on venait de voter £50 000 pour l'amélioration des communications intérieures du Bas-Canada. Toutes ces requêtes trouvèrent donc leur chemin vers le cœur du gouverneur qui, le 17 juin, accepta les améliorations demandées à la route Craig; et le mois suivant, un contrat par devant notaire Planté fut passé entre les commissaires du district de Québec et Josuah Whitney, lequel s'engageait à réparer la route Craig jusqu'à la ligne du district de Trois-Rivières et à ouvrir un embranchement allant du pont Craig (rivière Becancour) à la seigneurie Sainte-Marie, à raison de £60 par mille<sup>19</sup>.

Dans le district de Trois-Rivières, ce sont les entrepreneurs Pierre Bureau et Louis Picotte qui s'engagèrent par

---

<sup>18</sup> Roads and Bridges, 1817, Vol. 13. Pétition des habitants de Québec, 12 fév. 1817.

<sup>19</sup> Procès-verbal du grand voyer, 10 juillet 1817. Acte de J. Planté, notaire à Québec.

contrat à "reparer le chemin Craig depuis la rivière Saint-François dans Shipton sur une longueur de vingt milles, à £45 du mille, et à faire tous les ponts, excepté celui de la Nicolet." <sup>20</sup> (Ces deux entrepreneurs n'ont pas su veiller à leur bonne réputation, puisque le même jour ils signèrent un autre contrat -- route du Saint-François -- qu'ils ne remplirent pas plus que le précédent; ils furent traduits en justice et durent résilier leurs engagements<sup>21</sup>.)

L'année suivante, c'était au tour des ponts du district de Québec à recevoir des réparations. Elles furent entreprises par Gabriel Bélanger, qui s'était engagé par devant notaire J.B. Lelièvre à refaire le pont de la rivière Bécancour sur le Craig's Road et trois autres sur la route allant du chemin Craig à Sainte-Marie<sup>22</sup>.

Ces divers contrats furent-ils fidèlement exécutés? Pas au gré de M. Felton en tout cas, car en témoignant devant le comité des communications intérieures en 1818, il avoue que les Townships n'ont aucun chemin de parachevé pour communiquer avec les grandes villes de la province... "Le chemin Craig compte vingt-trois milles dans le district de Québec dont la réfection n'est pas achevée, il faudrait £1 200 pour cette partie..." <sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Roads and Bridges, 1817, Vol. 13. Contrat par devant notaire A Robin, 16 oct. 1817.

Plus tard, ce sont d'anciens officiers et soldats (plus de 100 signatures) qui se disent reconnaissants au prince régent de leur avoir alloué une certaine portion des terres de la Couronne. Mais... "nous avons la douleur de vous faire remarquer que nos espérances ont été frustrées, car la région manque de chemins suffisants pour communiquer avec les villes et nous n'avons pas les moyens d'entreprendre un tel travail. ... Nous avons la conviction qu'en accordant aux soldats les townships de Dudswell, Weedon, Wolfestown, Chester, Halifax, Ireland, Leeds, Broughton, le gouvernement de Sa Majesté supposait que les chemins Craig et Dudswell offraient un moyen de communication suffisant. ... Pourtant, ces chemins, pour une part considérable, sont absolument impassables et on nous informe que les commissaires des chemins n'ont plus aucun fonds en mains... Il ne faudrait pas plus de £1 000... nous les demandons humblement." <sup>24</sup>

Les habitants de Melbourne et Shipton sont du même avis: "A cause des fonds insuffisants, le chemin Craig demeure inachevé depuis le township de Tingwick jusqu'à

---

21 Ibid., 16 oct. 1817, et 29 déc. 1818.

22 Roads and Bridges, 1818, Vol. 14. Contrat signé par devant notaire J.B. Lelièvre, 23 sept. 1818.

23 Journal de la Chambre..., App. M, 30 mars 1818.

24 Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15.

la ligne du district de Québec, vingt milles, nous coupant ainsi de toute communication avec Québec à moins de faire un détour de soixante milles par le Saint-Laurent..."<sup>25</sup>

Et les habitants des lointains cantons de Eaton, Clifton, Hereford, Newport et Dudswell (100 signatures): "La route que votre prédécesseur Craig a faite, de même que celle ouverte par Drummond nous seraient très avantageuses si elles étaient tenues en bon ordre... Nous vous demandons de favoriser la colonisation des townships de Leeds et autres terres inhabitées sur le chemin Craig, par des fermiers de la mère patrie..."<sup>26</sup>

Coloniser les townships de Leeds, Halifax, Chester, Tingwick, voilà en effet une partie du problème, mais ce ne serait pas suffisant. Au fait, ce serait peut-être la loi que régit l'ouverture des routes qu'il faudrait amender...?

Dès 1818, M. Felton mettait le doigt sur la plaie en déclarant: "Il faut modifier la loi maintenant en force... Les grands chemins devraient être construits et entretenus sous la direction du grand voyer qui prélèverait une cotisation sur toutes les terres des Townships. Cet impôt n'excéderait pas 1% des terres en bois debout; on le prélèverait

---

<sup>25</sup> Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15. Pétition des habitants de Melbourne et Shipton, 1 fév. 1819.

<sup>26</sup> Ibid., Pétition des habitants de Eaton...etc.

annuellement et, à son défaut, on compenserait par la vente des terres ou effets... Tous les propriétaires, résidents ou non, devraient fournir cette cotisation générale..."<sup>27</sup>

Et voilà que le problème prend corps! "Bien que le Gouvernement ait distribué des octrois libéraux et généreux, cette libéralité sera inutile en grande partie jusqu'à ce qu'on adopte une méthode pour obliger les non-résidents à fournir leur compensation pour l'entretien des chemins, puisque la grande partie de nos routes passe par des terres où les propriétaires ne résident pas. D'après la loi actuelle des chemins, il n'y a aucun moyen de forcer les propriétaires non-résidents à payer leur part du travail, bien que leur propriété y gagne en valeur."<sup>28</sup>

Et le grand voyer d'Estimauville d'ajouter: "Ces lois (36, Geo. III, ch. 9), sont si compliquées et si obscures que leur exécution rencontre de grandes difficultés et je crois nécessaire de les améliorer.... De plus, notre tâche n'est pas facilitée par le fait que les avocats, qui s'y connaissent mieux que nous dans tout le dédale des procédures légales, défendent des intérêts particuliers aux dépens du bien général. ...sans compter que les avocats et juges de

---

<sup>27</sup> Journal de la Chambre..., App. M, 30 mars 1818.

<sup>28</sup> Roads and Bridges, 1818, Vol. 14. Suggestion des commissaires du district de Trois-Rivières, Dessaulles, Willard, etc... 31 déc. 1818.

longue anglaise ne comprennent rien aux textes de nos lois françaises...." 29

Mais la protestation la plus véhémente contre notre législation routière nous est servie par un personnage non officiel, un simple homme d'affaires de Richmond, Elmer Cushing, qui, sous le pseudonyme d'un éventuel colon américain, adresse à nos gouvernants tout un pamphlet, autant dire une caricature, visant à flétrir les lois, us et coutumes de son pays d'adoption. C'est presque tout son volume, tout en couleurs, qu'il faudrait citer; qu'il suffise de rapporter cette apostrophe assez pertinente:

Mais si vous réussissez finalement à voir votre route homologuée, comment arriverez-vous à la faire? Pourrez-vous forcer le roi et le clergé à faire leur part de chemin sur les 2/7 des lots qu'ils possèdent dans votre canton? Vous savez bien que non... Par exemple, tout résident dans Shipton est obligé par la loi de faire le chemin qui doit passer sur son lot; mais à quoi servira ce chemin s'il doit aboutir à un terrain réservé? Et ce n'est pas tout: une grande partie des townships est déjà aux mains de grands propriétaires absents; vous aideront-ils à faire votre chemin?... 30 (Voir Appendice 3)

Si bien qu'en 1823, l'autorité législative vote enfin les amendements à la loi des chemins de 1796, que tous sollicitaient depuis si longtemps. Après quelques "considérants" qui résumaient en somme les principaux arguments des pétitionnaires, l'Acte conclut:

29 Roads and Bridges, 1810-1821, Vol. 15, 3 juillet 1820.

30 Elmer Cushing, An appeal addressed to a candid public... p. 51.

Qu'il soit statué que tous les chemins de front, et les ponts passant sur les terres en bois debout ou sur des lots non établis dans aucuns des townships en cette province appartenant à des concessionnaires primitifs de la Couronne ou à leurs représentants par héritage, achat ou autre transport, seront ouverts, réparés et entretenus suivant la loi, par les concessionnaires primitifs de la Couronne ou par la personne ou les personnes possédant telles terres en bois debout ou lots non établis. ... si le propriétaire ne réside pas dans le township, on lui nommera un curateur ad hoc et on procédera contre lui par une action pour le recouvrement de tels dus comme susdit, lorsqu'ils excéderont la somme de £10 et, si besoin est, de prendre en exécution de vendre la ou les terres par rapport auxquelles tels dus sont encourus... cette loi ne s'étend pas aux réserves du clergé protestant..." 31

Ces nouvelles dispositions de l'ordonnance de 1796 sur les chemins allaient permettre aux habitants des Cantons de l'Est de poursuivre vigoureusement la confection de routes nouvelles dans cette partie de la province. Quant au chemin Craig, avec ses branches sur Sainte-Marie et sur Dudswell, il était loin d'être la grande artère que le gouverneur avait rêvée. On y dépensa des sommes considérables en 1818, en 1825 et en 1829, pour y faire des réparations urgentes sans beaucoup de succès, car il ne semble pas que la nouvelle loi de 1823 fut appliquée rigoureusement. A preuve cette pétition des habitants de Leeds qui représentent au grand voyer l'état lamentable du chemin Craig et le prient d'y remédier. Ils attribuent cet état de choses aux colons qui ont pris

---

31 3, Geo. IV, chap. 19.

des lots le long du chemin Craig et ne se sont pas occupés de les défricher ou de réparer le chemin<sup>32</sup>.

L'appropriation de 1825 pour le chemin Craig se montait à £400<sup>33</sup>. Mais la loi prévoyait qu'on ne devait pas toucher à cet argent avant que l'entretien de cette route ne fût garanti par la concession à des particuliers de tous les terrains qui la longent, et sous la condition expressé que ces propriétaires devrent réparer le chemin qui passe sur leurs lots respectifs. De plus, cette route devait être établie par procès-verbal du grand voyer et homologuée par devant juge de paix.

Aussi, en 1828, les propriétaires de terrains le long de la route Craig avertissaient le gouverneur que tous les lots en question étaient concédés et le priaient d'accorder "que le dit chemin soit tracé et établi par procès-verbal et présenté pour homologation... et de nommer des commissaires."<sup>34</sup> Le 17 juin suivant, le grand voyer écrivait: "J'ai marqué un chemin de front suivant le "sentier" appelé Craig's Road à partir du lot 27, rang 5 de Tingwick....." <sup>35</sup>

---

32 Procès verbaux des grands voyers, 19 juin 1824.

33 5, Geo. IV, chap. 31.

34 Roads and Bridges, 1822-1823, Vol. 16, 31 janv. 1828.

35 Procès-verbaux des grands voyers du district de Trois-Rivières, Cahier 6, p. 177, 17 juin 1828.

Mais le juge Stewart refusa d'homologuer ce tracé, parce qu'il prévoyait des redressements jugés non nécessaires. Il insistait ensuite sur le fait que même les propriétaires des lots inoccupés devraient payer leur part du chemin, puisqu'ils ont reçu leur terrain à cette condition par la 5, Geo. IV, chap. 9. 36

Pauvre route Craig! elle n'a pas encore vu le bout de ses vicissitudes et ce n'est pas avec des £400, accordées enfin sous de rigoureuses conditions, qu'on en fera un "broadway". Voyons donc l'état de la route en 1829, avec un aperçu des sommes requises pour son amélioration, d'après les calculs de M<sup>r</sup>. Andrews et Evans, du comité des communications intérieures.

Depuis Saint-Nicolas jusqu'au township de Leeds, espace de vingt-huit milles, le chemin est bon; de là jusqu'à Ireland, il est très rude, les habitants étant pauvres ne sont pas capables de faire le chemin pour y voyager avec des voitures; depuis Saint-Nicolas jusqu'à Ireland, toutes les rivières sont pontées. Je crois qu'il faudrait environ £300 pour réparer toute cette section. De là jusqu'à Shipton, distance de trente milles, il y en a vingt-huit de très mauvais chemins. Il y a deux grandes rivières: la première appelée rivière Wolfe, passe à sept milles d'Ireland; je crois qu'il suffirait de £75 pour y jeter un pont. Sept milles plus loin, on rencontre la rivière Nicolet, pour y bâtir un pont, il faudrait £200, et en sus de cela, je crois que £1 000 suffiraient pour rendre le chemin praticable, de manière à ce que les habitants pussent apporter leurs produits au marché de Québec. Si l'on accordait ce que j'ai recommandé, il n'y a aucun doute que le chemin serait rendu passable, ce qui amènerait à ce marché

Les produits d'une population d'environ 40 000 habitants qui n'ont encore réussi à y conduire que du bétail vivant qu'ils poussent devant eux. 37

Le témoignage de M. Felton est encore plus détaillé. Il énumère tous les endroits qui ont besoin de réparations ainsi que le nombre de ponts détériorés qu'il faudrait remplacer. En calculant £10 du mille pour les réparations mineures et £60 pour le "sentier" des cantons de Tingwick et Chester, il trouve que les montants de £2 040 pour le district de Québec et de £660 pour celui de Trois-Rivières sont un minimum requis pour faire du Craig's Road la grand-route des Townships vers Québec<sup>38</sup>.

Un minimum de £2 700 donc? Eh bien! ils requèrent £1 600<sup>39</sup>. C'est mieux que rien; on peut toujours commencer... Et les commissaires de se dresser un plan de travail: ..."engager des hommes à la journée, à la semaine ou au mois, de préférence à un contrat, car il y a très peu de colons sur ce chemin... de petits contrats ne couvriraient pas toute la distance et les habitants ne voudraient pas venir de loin pour faire les autres sections, ou les feraient en vitesse. ... il serait mieux présentement de ne pas faire les ponts

---

37 Rapports du comité spécial des chemins et autres communications intérieures, Québec, 1829, p. 81. Témoignage de D.H. Andrews.

38 Ibid., Témoignage de M. Evans.

39 9. Geo. IV, Chap. 19.

sur les rivières Nicolet et Wolfe: mieux vaudrait ne faire que les petits ponts, car ces deux-là coûteraient trop cher, vu le montant dont nous disposons; et ces deux rivières, d'ailleurs, sont passables telles quelles. ... nous croyons aussi qu'il serait préférable de changer le tracé en certains endroits pour éviter des côteaux, des ruisseaux ou rivières."<sup>40</sup>

Au mois d'août, M. Evans, ayant fait le tourné des chemins du district, avoue que tout va bien sur la route Craig, de Shipton à Leeds<sup>41</sup>; et en décembre, les trois commissaires font leur rapport conjoint: ils donnent le détail du travail qui a été fait et constatent qu'il leur reste encore en mains de £200 à £300, mais que pour finir ce qu'ils ont commencé, il leur faudrait encore £500.

Les commissaires proposaient aussi des redressements. La route d'alors depuis Saint-Gilles se dirigeait vers le sud des cantons d'Halifax et Inverness; on voulut aller au plus court en coupant par le centre de ces cantons pour venir rejoindre ensuite le chemin de Dudswell à Maple Grove, au sud du lac William. C'était éviter un détour pour en faire un autre, qu'il faudrait encore corriger plus tard; mais il

---

<sup>40</sup> Roads and Bridges, Janv.-juin 1829, Vol. 17.  
Plan de travail des commissaires Wales, Lord, Evans, 15 juin 1829.

<sup>41</sup> Roads and Bridges, juin-déc. 1829, Vol. 18,  
10 août 1829.

paraît que le terrain était meilleur. Et cette jonction avec le chemin de Dudswell auquel s'intéressera le gouverneur Gosford, n'était certes pas un argument négligeable. Toujours est-il que le redressement en question obtint l'assentiment de la Chambre, qui appropria à son intention les sommes de £400 en 1830<sup>42</sup>, et de £750 en 1831<sup>43</sup>, de sorte qu'en 1832, vingt milles de bon chemin traversaient les seigneuries de Saint-Gilles et Sainte-Croix, le canton de Nelson et celui d'Inverness. Les derniers milles jusqu'à Maple Grove semblent avoir été plutôt négligés, puisqu'on ne tarda pas à s'apercevoir qu'il était plus avantageux de continuer en ligne droite pour rejoindre l'ancienne route Craig dans Tingwick. En 1832, deux familles seulement étaient établies le long du chemin Craig entre Ireland et Tingwick. Aussi, le citoyen Buchanan se permit-il de recommander cette continuation du nouveau chemin d'Inverness pour le joindre à celui de Shipton dans Tingwick: "Il en résultera la colonisation de plusieurs belles terres qui ne comptent pas un seul habitant, et plusieurs propriétaires de ces townships y contribueront volontiers car cette route améliorera la valeur de leurs propriétés." <sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

<sup>43</sup> 1 Will. IV, chap. 8.

<sup>44</sup> Lettre de A.C. Buchanan au comité des communications intérieures, 1832

C'est à voir! Ce qui est plus sûr, c'est que la lutte est maintenant ouverte entre les partisans des deux secteurs.

C'est d'abord M. Buchanan qui revient à la charge la même année et demande que le nouveau chemin soit réparé et entretenu, que le pont de la rivière Bécancour soit remis en bon état. Les commissaires obtiennent alors quelque argent et se mettent aussitôt au devoir de continuer la route; mais ils ne semblent pas en avoir fait un succès. En 1834, le commissaire Lord se plaint que cette section du chemin, trente milles, est dans le plus mauvais état possible et ressemble au lit desséché d'un torrent! "Il fut fait au temps où la région était encore inhabitée, mais à mesure qu'il se peuplait, les gens ne l'améliorèrent pas, dans l'espoir que le Gouvernement le ferait à leur place. ...il faudrait beaucoup d'argent pour le réparer, de même qu'un nouveau procès-verbal pour y effectuer plusieurs redressements. Nous avons décidé de commencer par la réfection des ponts et demandons £2 000 pour l'ensemble du travail à réaliser sur cette route."<sup>45</sup>

Quant au pont de la rivière Bécancour, il paraît avoir causé beaucoup de soucis. En 1832, les pluies l'ayant endommagé, on demanda £250 pour le réparer; ce qui fut fait

---

<sup>45</sup> Journal de la Chambre..., App. A. Rapport du commissaire P. Lord, 24 janv. 1834.

par le contracteur Normand; mais quelques jours après sa livraison, il fut encore détérioré par un nouveau déluge. Le contracteur demandait £150 pour de nouvelles réparations; on lui en offrit £50. Pendant deux ans, personne ne voulut entreprendre cet ouvrage pour cette somme, mais en 1835, M. McPhie réussit ce tour de force et, paraît-il, le travail était bien fait<sup>46</sup>.

De leur côté, les résidents des townships de Leeds, Inverness et Ireland, sur le vieux chemin Craig, ne s'en laissèrent pas imposer. En mai 1833, ils écrivaient au gouverneur:

Nous apprenons avec plaisir que Votre Excellence se propose d'approprier certaines sommes mises à sa disposition pour l'amélioration du nouveau Craig's Road dans le township de Tingwick, mais nous suggérons que si une partie de cet argent était dépensée dans les townships de Leeds, Inverness et Ireland, nous en retirerions tous les plus grands avantages."<sup>47</sup>

Puis c'est M. Layfield qui revient à la charge deux ans plus tard:

Ce chemin est un marais complet sur une distance de 12 $\frac{1}{2}$  milles... chaque habitant a deux milles de chemin à entretenir... On a dépensé £1 350 sur ce chemin depuis trois ans et il est pire qu'il a jamais été... les commissaires n'y sont pas intéressés. Cet argent a été employé inutilement et a donné lieu à du favoritisme car nous savons que ce sont des gens qui avaient des

---

<sup>46</sup> Roads and Bridges, 1835, Vol. 25.

<sup>47</sup> Roads and Bridges, 1832-1833, Vol. 23. Pétitions des habitants du comté de Mégantic, 4 mai 1833.

terres à vendre qui ont poussé l'affaire. La route n'est pas utile et ne peut que favoriser la cupidité de quelques-uns. Il vaudrait mieux dépenser £500 sur le vieux chemin Craig qui est dans le voisinage immédiat, car il y a beaucoup plus de monde sur chemin que sur l'autre."

Alors M. McKillop de bondir: "Il n'y a que douze habitants sur le vieux chemin et 200 familles dans Inverness qui utilisent la nouvelle section... L'argent dépensé jusqu'ici l'a été d'une manière avantageuse, et je recommande £400 pour rendre ce chemin praticable." 48

Mais la lutte devait s'atténuer, du moins pour quelques années. La suppression de l'Assemblée législative, en 1837, allait arrêter pour un moment la concession des octrois d'argent. Les commissaires de chemins disparurent dans la tourmente et les grands voyers connurent un regain d'activité. Le Conseil spécial, en 1839, les rétablit dans leurs anciennes fonctions:

A l'avenir, les grands voyers pourront nommer un ou plusieurs sous-voyers ou les révoquer si besoin est, pourvu que telle révocation ou nomination soit annoncée dans le journal local.

Ils pourront aussi nommer des inspecteurs de chemins (pas plus de trois) dans chaque paroisse, et des sous-voyers (pas plus de quinze) pour servir jusqu'à la prochaine élection des officiers des chemins.

Chaque année, dans le mois d'octobre, les inspecteurs feront élire des sous-voyers pour les deux années suivantes; ce qu'il fera au lieu et place du capitaine de

---

48 Journal de la Chambre..., App. AA. Témoignage de R. Layfield et A. McKillop, 15 janv. 1836.

milice, et fera rapport au grand voyer; à défaut de quoi il demeurera en exercice pendant les deux années suivantes.

L'inspecteur des chemins sera nommé par le grand voyer au cours du mois de novembre, tous les deux ans.

S'il y a des terres abandonnées dont le propriétaire absent ne s'occupe pas de faire son chemin, l'inspecteur ou le sous-voyer de l'endroit pourra faire prendre sur la terre abandonnée tout le bois nécessaire pour les clôtures, ponts et chaussées auxquels est sujette la dite terre, ou de faire vendre autant de bois, pierre ou autres matériaux qu'il sera nécessaire pour payer les frais de faire, de réparer ou d'entretenir les chemins et ponts, ainsi que pour acquitter la contribution en argent auxquels la dite terre peut être assujettie." 49

Le grand voyer du district de Québec était alors R. Antrobus, celui de Montréal, P.L. Panet et celui de Trois-Rivières, H. Henry. Monsieur Witcher demeurait sous grand voyer dans les Cantons de l'Est. Ils devaient tous être les derniers titulaires à ces postes.

Un des premiers actes du Parlement du Canada-Uni pendant sa première session (1841) fut la création d'un Bureau des Travaux publics<sup>50</sup>. Ce bureau devait être composé de cinq commissaires nommés par le gouverneur, indépendamment du Parlement. D'ailleurs, les commissaires ne pouvaient faire aucune dépense sans l'assentiment du gouverneur. Ce bureau était représenté par des conseils formés dans chaque district. Chaque conseil pouvait faire des règlements "pour la confection, réparation ou amélioration d'aucun

---

49 2, V. ch. 7.

50 4 et 5 V. chap. 28.

nouveau ou ancien chemin dans les limites du district..." Tous les pouvoirs du grand voyer furent transmis au conseil du district, et chaque grand voyer devait déposer les documents ayant rapport aux chemins et aux ponts chez le notaire du même district. Une institution vieille de 200 ans disparaissait avec les grands voyers, et un régime nouveau s'installait<sup>51</sup>.

Enfin, du sang neuf! L'ancien régime avait bien fait son possible mais donnait depuis longtemps des signes de désuétude; son époque est maintenant révolue et une institution toute neuve le remplace qui sera plus adaptée aux besoins du temps et s'attaquera avec coeur à l'immense tâche qui l'attend.

Désenchantement! Encore là, l'incurie de ces conseils de comtés joua un mauvais tour à la prévoyance et aux espoirs des législateurs. De minables chemins s'ouvrirent çà et là avec l'arrivée des colons de Nicolet dans les Bois-Francs, mais rien n'atteste que les chemins locaux ni les grandes voies de communication comme celles de Craig ou Gosford aient bénéficié de la nouvelle disposition de la loi<sup>52</sup>. Tous attribuent l'état déplorable où se trouvaient les chemins dans

---

51 I. Caron, op. cit., p. 447.

52 Mgr Maurice O'Brody, Notes historiques sur le Craig's Road...

la province et plus spécialement dans les Cantons de l'Est à l'inefficacité de la loi municipale de 1841. Cette loi était insuffisante. Les membres des conseils de districts n'avaient pas l'autorité suffisante pour obliger les habitants à faire les réparations nécessaires sur les grands chemins<sup>53</sup>.

Les nouveaux commissaires ont aussi leur explication de leur insuccès: "Les commissaires, considérant la mauvaise situation financière de la province, ne peuvent recommander aucun octroi pour les chemins Gosford, Craig... mais, comme leurs prédécesseurs, ils sont d'avis que l'amélioration de ces routes rendrait de grands services aux localités environnantes..."<sup>54</sup>

En somme, incurie, incompétence, basse politique, corruption, ou quoi encore? Il y a abcès quelque part; se trouvera-t-il quelqu'un pour le crever? Peut-être.....

---

53 I. Caron, op. cit., p. 466.

54 Report of the Commissioners of Public Works, 1 fév. 1849.

## Embranchements de la route Craig

V e r s l a B e a u c e.-- Nous avons vu M. Kilborn tracer, en 1800, une route de pénétration vers les townships d'Inverness, Halifax et Leeds. Son tracé suivait la Chaudière jusque dans la seigneurie Saint-Etienne, puis obliquait à droite pour aller suivre la ligne sud des cantons de Inverness et Halifax jusqu'au sud du lac William. Plus tard, le gouverneur Craig emprunta une partie de ce tracé, soit du lac William à la maison de M. Palmer sur la rivière Bécancour, puis, laissant la route Kilborn, monta vers la rivière Beaurivage. Mais la route de Saint-Etienne demeura et fut, même avant l'existence de la route Craig, son premier embranchement vers les seigneuries de la Chaudière.

Il ne paraît cependant pas qu'elle ait connu une grande vogue, puisqu'elle ne fera plus guère parler d'elle si ce n'est par Jessie Pennoyer, en 1808, comme nous le verrons plus loin.

Mais la principale communication se fit par la seigneurie Sainte-Marie. On se souvient que les premiers octrois accordés par le Gouvernement pour la voirie datent de 1815. Le district de Québec, pour sa part, en recevait £2 250. Les commissaires nommés pour exécuter dans ce district le nouvel acte du Parlement étaient M. Tashchereau, d'Estimauville et

Duchesnay. Ils reçurent donc une requête des habitants de Sainte-Marie exposant les avantages que représenterait pour la Beauce un chemin de communication avec la route Craig. Les commissaires, ayant reconnu la justesse de cette pétition, la recommandèrent au gouverneur et demandèrent à cet effet l'octroi d'une somme de £250 (route de douze milles)<sup>55</sup>.

Leur demande fut certainement exaucée, puisque, en janvier suivant, ils rapportaient que la route de Sainte-Marie à la maison Palmer était ouverte<sup>56</sup>.

Comme d'habitude, ce premier jet n'était qu'une route d'hiver. Les commissaires intervinrent donc de nouveau pour obtenir une route carrossable<sup>57</sup>, et le 10 juillet, ils signaient avec Joshua Withney, un contrat couvrant la réfection de trois routes, dont celle de Sainte-Marie. Mais, au fait, il serait peut-être bon de définir une route carrossable? Aux termes du contrat de M. Withney, c'est

un chemin de dix-huit pieds de largeur, souches coupées à ras de terre, buttes et inégalités aplanies, nettoyé de toutes pierres, bois et autres embarras de manière que les voitures puissent y passer avec aisance et sûreté. Les ponts doivent être élevés au moins trois pieds au-dessus des hautes eaux... il faut ponter les endroits marécageux avec des pièces de bois convenable, pas moins

---

<sup>55</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Rapport des commissaires pour le district de Québec, 24 août 1815.

<sup>56</sup> Ibid., 30 janv. 1816.

<sup>57</sup> Roads and Bridges, 1817, Vol. 13, 17 juin 1817.

de quinze pieds de longueur... faire de chaque côté un fossé de trois pieds de largeur et, de chaque côté des fossés, un abattis de dix-huit pieds tout le long du chemin, de manière que l'ouverture totale du chemin ait soixante pieds et que, par ce moyen, le soleil et l'air puissent mieux contribuer à l'assécher. Le tout à raison de £60 du mille. 58

Quelques jours plus tard, le gouverneur approuvait également un contrat semblable par lequel James Harwood s'obligeait à ouvrir une route de la seigneurie Saint-Joseph au chemin Craig en passant par les townships de Broughton et Leeds<sup>59</sup>. Ces deux chemins furent "fixés et réglés" par procès-verbal le 8 octobre 1817<sup>60</sup>.

Le chemin de Sainte-Marie traversait trois rivières tant soit peu considérables qui nécessitaient des ponts trop dispendieux pour être inclus dans le contrat de M. Withney. Ils furent donnés par contrat spécial à Gabriel Bélanger qui, outre le pont de la rivière Bécancour sur le Craig's Road, s'engageait à en ériger trois autres sur les rivières Duchesne, Orignaux et Beaurivage<sup>61</sup>.

---

58 Roads and Bridges, 1817, Vol. 13. Contrat de J. Withney, 10 juillet 1817.

59 Ibid, 22 juillet 1817.

60 Procès-verbaux des grands voyers du district de Québec, 8 oct. 1817.

61 Roads and Bridges, 1818, Vol. 14. Contrat par devant notaire J.B. Lelièvre, 23 sept. 1818.

V e r s M o n t r é a l.-- La carte de l'arpenteur Bouchette, édition 1815, donne le tracé d'une route allant de Richmond à Waterloo en passant par Ely et les abouts de Brompton. La jonction s'opérait sur le chemin du lac Memphremagog (Outlet Road), dans l'intention de descendre jusqu'à la frontière. Mais de longtemps, cette route, qui devait être la suite normale du Craig's Road, fut laissée à l'état de projet. Le fait que M. Stiles ait emprunté pour ses diligences la ligne Sherbrooke-Stanstead ne contribua certes pas à la possibilité de la route passant par Waterloo.

Pourtant, ce tracé hanta les esprits encore longtemps. En 1818, ce sont les commissaires des chemins qui intercèdent pour cette trouée de vingt et un milles seulement qui permettrait une communication avec les Etats-Unis et même vers Montréal<sup>62</sup>.

A la capitale, on daigna même en souffler un mot devant le comité des communications intérieures: "Il est à souhaiter que la route Craig continue par Melbourne et Ely, afin d'ouvrir le marché de Montréal aux colons établis le long du Saint-François; il suffirait d'environ £700."<sup>63</sup>

---

62 Roads and Bridges, 1818, Vol. 14, 31 déc. 1818.

63 Journaux de la Chambre..., 30 mars 1818, App. H.

Puis, ... grand silence pendant plus de dix ans. Ce n'est plus qu'en 1829 qu'on trouve une seconde pétition pour la redemander. Elle vient des habitants de Shefford, Granby, Stukely et Ely. On y allègue que "le manque d'un chemin entre Shefford et Melbourne pour former une continuation naturelle au chemin Craig et diminuer ainsi de cinquante milles la distance de Melbourne à Montréal est cause du retard dans la colonisation de notre secteur. Un jeune homme a mis trois jours pour faire ce trajet et il s'est gelé les pieds... Nous n'avons pas le moyen de faire ce travail et demandons £1 500 à cet effet." 64

Trois jours plus tard, ce sont les autres townships le long du Saint-François qui tentent leur offensive (Shipton, Melbourne, Durham, Kingscy, Brompton, Windsor et plusieurs autres jusqu'à Hereford)!

Les habitants de ces townships doivent passer, pour se rendre à Montréal, par le Outlet Road de Memphremagog ou par Sorol. ...le premier est montagneux et très difficile... l'autre est impraticable pour voitures lourdes à deux chevaux. Une route allant de Melbourne à Granby, ou aux environs, nous permettrait d'atteindre plus facilement le marché de Montréal et formerait une prolongation naturelle du chemin Craig. Nous demandons £1 600 pour ce faire. (Environ 100 signatures) 65

---

64 Roads and Bridges, juill.-déc. 1829, Vol. 18. Pétition des habitants de Shefford, Granby, Stukely et Ely, 11 déc. 1829.

65 Ibid., 14 déc. 1829. Pétition venant des cantons longeant le Saint-François.

On répéta la même pétition l'année suivante, mais on ajoutait: "A la session de l'an dernier, le comité d'étude a recommandé une somme de £1 600 pour ce chemin; nous vous prions de nous accorder cette somme."<sup>66</sup> Et cette fois les pétitionnaires étaient plus nombreux, car un groupe de Shesford avait joint leurs rangs à cette occasion. Mais... ce n'était pas encore pour cette fois et il faudra se reprendre...

Il devenait pourtant de plus en plus évident qu'une route Richmond-Montréal s'imposait. Quand en 1824, M. Evans fit son rapport sur l'état de la route Craig, il ne manqua pas d'ajouter qu'il devenait urgent de la continuer vers Montréal. Il mentionnait alors deux tracés possibles: celui vers le township de Stukely (Waterloo) et un autre vers la montagne d'Yamaska par Ely, Roxton et Milton<sup>67</sup>.

Cinq ans plus tard, il avait pris position et optait décidément pour le second projet, parce que cette route passerait sur un beau terrain propre à l'agriculture, où des colons étaient déjà établis ou se disposaient à le faire. Le dit chemin aurait environ trente milles, à £60 du mille, en plus de quelques ponts: le tout estimé £2 000 <sup>68</sup>.

---

66 Journal de la Chambre..., 3 fév. 1830.

67 Ibid., Report made by F.A. Evans to E.V. Sparkhawk, 1824.

68 Ibid., 23 janv. 1829. Déposition de F.A. Evans.

Cette fois, le comité de la Chambre recommanda £1 600<sup>69</sup> mais le Gouvernement n'accorda que la moitié de cette somme<sup>70</sup>. Les commissaires D. Thomas et E. Couillard-Després, qui se partagèrent la responsabilité de cette entreprise, firent leur rapport séparément en janvier 1831. D. Thomas avait 18½ milles à faire: il en a terminé treize et a presque tout dépensé des £400; il en demande encore £600<sup>71</sup>. M. Couillard-Després n'a par contre fait que 7¼ milles, mais a construit quarante ponts et ponceaux. Il a dépensé £344, mais il lui reste encore neuf milles à finir et demande encore £950<sup>72</sup>.

Le rôle d'appropriation pour cette année 1831 ne leur accorde que £500<sup>73</sup>. Pas surprenant que deux ans plus tard, les citoyens de la région aient eu à se plaindre du mauvais état de leur route et surtout des ponts, "qui sont tellement détériorés que nous ne pouvons plus nous en servir; tout le travail que nous ferions sur la route serait inutile<sup>74</sup>.

Ce chemin n'avait été verbalisé qu'en 1831<sup>75</sup>.

---

69 First report of the Special Committee on Internal Communications, 3 mars 1830.

70 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

71 Journal de la Chambre....., 3 fev. 1830

72 Ibid., 9 fev. 1831.

73 1, Will. IV, chap. 8.

74 Roads and Bridges, 1832-1833, Vol. 23. Pétition du 11 juin 1833.

75 Procès-verbaux des grands-voyers du district de Trois-Rivières, cahier 7, p. 147, 18 juillet 1831.

## 2. Chemin Gosford

Lorsque le gouverneur Gosford voulut, en 1829, ouvrir de Québec à Sherbrooke une communication plus avantageuse que la route Craig, il ne fit que prolonger le chemin de Dudswell jusqu'à Saint-Gilles par le milieu des cantons d'Halifax, Inverness et Nelson. Mais le chemin de Dudswell lui-même avait emprunté en partie un tracé encore plus ancien qui visait à ouvrir une communication directe de la rivière Connecticut, township de Hereford, à Sainte-Marie de Beauce, puis Québec.

L'histoire du chemin Gosford remonte donc au 15 avril 1805, où Jessie Pennoyer fit parvenir au Gouvernement de Québec sa première offre "d'ouvrir un chemin de la rivière Connecticut à la rivière Chaudière, moyennant l'octroi de terrains de la Couronne en quantité suffisante pour couvrir les frais encourus." <sup>76</sup>

Un an se passa, et toujours pas de réponse. Pourtant, au cours de la même année, les habitants d'une quinzaine de cantons avaient uni leurs réclamations dans une pétition (dont nous avons déjà parlé, Cf. Route du Saint-François) où ils demandaient entre autres choses: 40- Modification de l'Acte actuel des chemins de façon à ce qu'il répondît aux besoins des nouveaux cantons.

---

<sup>76</sup> Roads and Bridges, 1800-07, Vol. 9, 15 avril 1805.



Mais M. Pennoyer n'était pas homme à abandonner la partie. Il ressassa son argumentation et y alla d'une seconde pétition:

Les colons des Townships souffrent beaucoup du manque de chemins qui leur donneraient accès à la capitale... La distance actuelle depuis la frontière jusqu'à Québec est de 230 milles... un chemin plus direct la réduirait de 100 milles au moins. Plusieurs bonnes raisons militent en faveur d'un tel projet: les cantons bien établis de Stanstead, Barnston, Hereford, Hatley, Compton, Ascot, Eaton et Newport produisent une grande quantité de produits propres au marché québécois, comme potasse, perlasse, boeuf, beurre, fromage, lin, chanvre, et un accès facile à la métropole favoriserait la culture de ces produits dont la plus grande partie est actuellement dirigée vers les marchés américains. ... Un seul commerçant demeurant près de la frontière a su tirer, cette saison, des cantons de Barnston, Hatley, Compton et Ascot, jusqu'à 600 barils de potasse et perlasse à part le blé, maïs, lin, beurre, etc... qui sont allés aux Etats-Unis. Voici mes propositions pour l'ouverture d'une route de la rivière Connecticut à Saint-Joseph sur la Chaudière, environ 91 milles, dont les trente premiers, à partir de la rivière Connecticut, constituent actuellement une route carrossable. Pour la parachever, il manque environ quarante-cinq milles jusqu'à Broughton, où une bonne route conduit à la rivière Chaudière. J'ai exploré presque tout ce territoire et je sais que le terrain est propice pour une route et pour la colonisation. Désirant me rendre utile à mon pays, je vous fais l'offre suivante: Je continuerai la route en question, y compris les ponts sur les cours d'eau n'excédant pas dix-huit pieds, si vous m'indemnisez par l'octroi d'une portion des terrains vacants de la Couronne dans les townships de Woodon ou Lingwick, quand le travail sera fini et inspecté par une personne désignée à ce propos par le Gouvernement." 77

Le comité proposé à l'étude des affaires de l'Etat examina enfin toutes ces requêtes et donna signe de vie en avril suivant. Il reconnut:

---

77 Ibid., Petition de J. Pennoyer, 31 mars 1806.

Que de bonnes routes entre les settlements près des lignes américaines et les villes de Québec, Montréal et Trois-Rivières sont essentielles au bien-être des colons de toute la province. ...recommande qu'une partie des terrains de la Couronne dans ces cantons pourrait être allouée pour aider à rémunérer les colons de ces cantons qui ouvriraient des routes, à condition: 1<sup>o</sup>- que ces routes soient d'intérêt public; 2<sup>o</sup>- que les intéressés prennent l'engagement de les entretenir à l'avenir. Aussi, la proposition de M. Pennoyer est d'utilité publique et le comité la recommande au bon vouloir du Gouvernement. Il demande en outre de lui faire part de son expérience en ce domaine, à savoir si cette manière de procéder peut être adoptée pour l'avenir en d'autres circonstances." 78

M. Pennoyer se mit donc à l'ouvrage et passa en revue tout le territoire entre la Connecticut et Sainte-Marie de Beauce, soit les cantons de Hereford, Auckland, Clifton, Newport, Westbury, Bury, Lingwick, Weedon, "waste lands of the Crown", Thetford et Broughton. Le 24 août 1806, il faisait parvenir son rapport et ses suggestions:

En conséquence d'un ordre du président du Conseil, en date du 26 avril dernier: 1<sup>o</sup>- J'ai examiné à mes frais le terrain entre Hereford et le nord-est du canton de Weedon et l'ai trouvé bon pour la colonisation et propice à l'ouverture d'un chemin. 2<sup>o</sup>- J'ai examiné la partie entre Weedon et Thetford en passant par les terres non octroyées de la Couronne et j'ai trouvé ce terrain impropre à la culture et à l'ouverture d'un chemin. Je renonce donc à mon projet pour ce qui regarde ce second secteur et j'orienterai mes recherches dans une autre direction: coin ouest du canton de Ireland à Dudswell en passant par Eaton, Westbury, Dudswell, Weedon, Ham, Wolfestown, rejoignant ainsi le chemin de M. Kilborn dans Ireland; je suivrai ensuite la route de Saint-Etienne vers Québec.

---

78 Ibid., Report of the Committee of the whole Council on State Affairs, 26 avril 1806.

Mais vu qu'il n'est pas encore absolument certain que cette route soit possible; vu que tous ces settlements du district de Trois-Rivières souffrent quotidiennement des grands inconvénients qui résultent du défaut de communications faciles avec les marchés les plus proches, ce dont les habitants se plaignent beaucoup; vu que la presque totalité de leur potasse et perlasse est régulièrement déviée vers les marchés des Etats-Unis; vu que ce même défaut de communications peut les influencer défavorablement dans leur décision de se lancer dans la culture du chanvre, ce à quoi ils se préparent actuellement; vu qu'ils en ont semé cette année, en différents cantons, de petites quantités - entre cinq et dix acres - dans le but de se procurer de la semence; vu qu'ils ont défriché de grandes étendues de terrain qu'ils ont l'intention d'ensemencer en chanvre l'été prochain; pour toutes ces raisons, je demande humblement s'il ne serait pas mieux d'ouvrir une communication directe entre Hereford et Trois-Rivières (avec embranchements vers Stanstead et Barnston), laquelle accommoderait la plus grande partie des colons des nouveaux cantons. Cette route ouvrirait une entrée vers un des meilleurs terrains de la province pour la culture du chanvre et, dans mon humble opinion, le district de Trois-Rivières, quoique un district inférieur, produirait et exporterait autant et peut-être plus de chanvre que n'importe quel autre district, en plus de grandes quantités de potasse et de perlasse.

Si la route que je propose de Hereford à Québec est jugée réalisable, je suis certain, pour ma part, qu'elle est nécessaire et qu'une telle entreprise peut être tentée. Si c'est l'avis du Conseil, je suis prêt à entreprendre l'ouverture de cette route qui a été explorée pour déterminer non seulement sa nécessité, mais aussi l'opportunité de la faire dans cette direction. Je profite de l'occasion pour demander s'il ne serait pas avantageux pour le Gouvernement de désigner certaines personnes pour promouvoir la culture et le tissage du chanvre dans le district de Trois-Rivières. Dans ce cas, je vous offre humblement mes services. 79

Nous avons vu plus haut (Cf. Routes de pénétration)  
que le 2 octobre 1806, le Gouvernement demandait des

---

79 Roads and Bridges, 1800-1807, Vol. 9. Rapport de J. Pennoyer, 26 août 1806.

soumissions pour plusieurs routes importantes, dont celle demandée par M. Pennoyer "depuis Québec jusqu'à la source de la rivière Connecticut". On offrait de payer les entrepreneurs en leur concédant des blocs de terrain le long de ces chemins, à condition toujours qu'ils établissent un colon sur chaque mille de chemin qu'ils feraient.

M. Pennoyer s'intéressa visiblement à cette proposition; il ne fut pas lent à offrir ses services et à demander des explications supplémentaires<sup>80</sup>.

Puis il repartit pour une seconde exploration du terrain dans le but de trouver un meilleur tracé et d'en dresser un plan définitif. En septembre 1807 seulement, il écrivit un long mémoire où, après avoir résumé toutes ses pétitions et ses rapports précédents, il poursuit le récit de ses activités; en voici les grandes lignes:

Le 1<sup>er</sup> novembre dernier, je suis parti de Québec avec deux hommes et me suis rendu explorer la contrée par où passe le chemin de M. Kilborn où j'ai pris note de toutes les observations qu'on m'a demandées. La saison étant assez avancée, je n'ai pu poursuivre mon travail et parcourir le trajet entre Ireland et Hereford. Le printemps suivant, je m'apprêtais à repartir, mais je devins très malade et n'ai pu reprendre mon ouvrage avant le 16 août.

J'ai couvert tout le territoire entre Hereford et Ireland... j'ai trouvé le terrain très propre à l'agriculture et très avantageux pour la construction d'un chemin qui ne deviera presque pas de la ligne droite.

---

<sup>80</sup> Ibid., 13 oct. 1806. Questions de J. Pennoyer au sujet de "Advertisement" du 2 octobre.

Il y a un bel endroit sur le Saint-François où un pont pourra être érigé à peu de frais.

Maintenant que je connais bien le terrain, ce me sera une tâche facile et agréable de tracer la route, de la mesurer et d'en dresser le plan mille par mille comme on me l'a demandé. Mais pour ce faire, j'aurais besoin de l'aide financière du Gouvernement." 81

Suit une liste détaillée de ses dépenses. Total, £107 pour les années 1806 et 1807.

Le Comité des Affaires de l'Etat se montra satisfait du travail de M. Pennoyer et recommanda au Gouvernement de lui avancer encore £50, afin qu'il puisse arpenter sa route, en dresser le plan et les devis, en faire l'évaluation et fournir avant l'automne tous les autres renseignements requis<sup>82</sup>.

M. Pennoyer ne manqua pas de s'acquitter de cette dernière partie de sa mission, puisque le Ministère des Terres et Forêts de Québec possède encore le plan détaillé de sa route<sup>83</sup> ainsi que son journal d'arpentage.

Puis... plus rien! Il semble bien que ce projet eut le même sort que tous les autres qui furent lancés en cette année 1806. Les conditions proposées par le Gouvernement ne furent pas jugées favorables et aucun entrepreneur ne se

---

81 Ibid., Report of J. Pennoyer, 19 sept. 1807.

82 Ibid., Report of a Committee of the Whole Council on State Affairs, 23 sept. 1807.

83 Plan of Survey of a Road leading from Connecticut River to the Township of Ireland. Surveyed in the months of September and October 1807. Jessie Pennoyer, Dty Prov. Surv.

présenta. Le plan de li. Pennoyer dut passer quelques années dans les "boules à mites", d'où on ne le retirera qu'au bout de huit ans.

En 1815, les habitants de Eaton, Newport, Clifton, Dudswell, et autres, exposaient au gouverneur tous les avantages d'une route permanente de Eaton par Dudswell jusqu'à Québec, ainsi que d'un pont sur le Saint-François. Ils se disaient prêts à faire tout le travail nécessaire, mais s'avouaient incapables, sans l'aide du Gouvernement, d'ouvrir cette route plus loin que le township de Eaton. Les quarante milles de chemin -- jusqu'à Ireland -- et le pont y étaient estimés £1 250<sup>84</sup>.

Les commissaires des chemins pour le district de Québec furent chargés d'enquêter et de faire rapport. Ils avouèrent que la route et le pont demandés seraient très avantageux pour les pétitionnaires, mais que la plus grande partie de ce travail devant se faire dans le district de Trois-Rivières, ils ne pouvaient que recommander £400 pour les quelques milles qui se trouvaient sur le territoire de leur juridiction<sup>85</sup>.

---

<sup>84</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Pétition du 24 juin 1815.

<sup>85</sup> Ibid., Pétition du 24 août 1815.

Ces quelques milles, de Ireland à Wolfestown, furent ouverts en effet<sup>86</sup> car, dans leur pétition de décembre, les mêmes signataires en remercient le gouverneur. Ils rappellent pourtant que des citoyens de Québec se sont joints à eux en août pour demander que la route en question fût continuée jusqu'à Eaton le plus tôt possible<sup>87</sup>.

On se souvient qu'entre ces années 1815 et 1831, les octrois destinés aux routes de la province ne furent dépensés que parcimonieusement, ... quand ils n'ont pas profité à d'autres. Aussi, notre route Ireland-Eaton, -- qu'on commençait alors à nommer "chemin de Dudswell" -- fut-elle traitée en parent pauvre; si bien qu'en 1819, les officiers et soldats qui venaient de s'installer sur les terres de la Couronne dans les townships de Dudswell, Weedon, Wolfestown, Chester, Halifax, Ireland, Leeds et Broughton se disaient deçus de voir qu'on les avait introduits dans un territoire dépourvu de moyens de communications, puisque les "chemins Craig et Dudswell sont absolument impassables et que les commissaires n'ont plus aucun fonds en main..."<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Procès-verbaux des grands voyers du district de Québec, Vol. 15, p. 75.

<sup>87</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Pétition du 18 déc. 1815.

<sup>88</sup> Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15. Petition d'anciens officiers et soldats, 1819.

Peine perdue. La partie inférieure de la route Pennoyer (Dudswell-Herford), ouverte depuis longtemps déjà et bien entretenue, fut verbalisée en 1822 par Charles Whitcher<sup>89</sup>. Mais de nouvelles améliorations, point. Si bien que M. Evans, en 1824, ne mentionne même pas la route de Dudswell dans son énumération des routes des Cantons de l'Est. Pourtant, en 1829, il cite parmi les grandes routes de communication des Townships avec les marchés provinciaux, "un chemin des townships de Ireland à Eaton, quarante-cinq milles, et sa continuation jusqu'à Herford, trente milles." C'est qu'en cette même année, on venait de décider que la route Craig était impraticable et qu'il vaudrait mieux trouver un autre parcours pour se rendre au cœur des Cantons de l'Est. Mais nous avons vu que ce feu de paille dura juste le temps nécessaire pour ouvrir la partie supérieure de la route Dudswell, c'est-à-dire de Saint-Gilles à la tête du chemin Pennoyer dans Ireland. (Cf. Route Craig) Le reste devra attendre encore jusqu'à 1838.

Pourtant, les colons de ce secteur ne se contentaient pas d'attendre bêtement que le chemin s'ouvre tout seul. De temps à autre, ils faisaient entendre des réclamations qui leur valaient parfois quelques miettes, avec lesquelles

---

<sup>89</sup> Procès-verbaux des grands voyers du district de Trois-Rivières, cahier 7, p. 21, 15 juin 1822.

ils réussirent au moins à maintenir le tracé. C'est ainsi qu'en 1829, on leur permit d'ouvrir la route Pennoyer entre Ireland et Dudswell, puis de la continuer le long du Saint-François (rive droite) jusqu'à Lennoxville, où elle communiquait avec le chemin de Stanstead<sup>90</sup>; il leur fut octroyé £750 à cet effet<sup>91</sup>. C'était un petit départ; aussi la route Lennoxville-Dudswell resta inachevée et on dut demander encore £1 000 pour la compléter<sup>92</sup>. Il fallut se contenter de £500, tandis que le secteur Dudswell-Hereford en reçut £700<sup>93</sup>. De sorte que le rapport du commissaire mentionnait plus tard que des travaux avaient été faits sur toutes ces routes mais... qu'elles n'étaient pas encore carrossables. Il lui faudrait £750 pour la section Dudswell-Lennoxville, £1 500 pour Dudswell-Hereford, etc. <sup>94</sup>. En 1832, octroi de £500; le chemin devint alors passable entre Lennoxville et Dudswell; le reste demeura un bon chemin d'hiver. Ce n'en était pas moins "une communication d'une grande importance, car elle diminue la distance entre le lac Memphremagog et Québec. Je demande encore £750 pour la rendre carrossable sur tout son parcours." <sup>95</sup>

---

90 Journal de la Chambre..., 27 janv. 1830.

91 Ibid., 5 fév. 1831.

92 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

93 1, Will. IV, chap. 8.

En l'année 1835, nouvel essai infructueux. Les pétitionnaires rappellent que cette section de la route Hereford-Québec entre la frontière et Dudswell est incomplète. "Une somme considérable a servi à son amélioration, mais comme elle n'est pas finie, elle ne peut nous être utile, et tout cet argent dépensé...du pur gaspillage. Pourtant, ces townships sont ouverts depuis quarante ans et peuplés de 2 à 3000 habitants qui ont souffert de toutes les privations occasionnées par le manque de chemins et ont ouvert cette route en dépit du fait qu'une grande partie des propriétaires de lots étaient absents. Depuis huit ans, le Gouvernement accorde de l'aide, mais insuffisante, et une grande partie de la route est encore inutilisable." 95a

Enfin Gosford vint, qui voulut, à l'exemple de Craig, ouvrir une communication entre Québec et le cœur des Cantons de l'Est. S'étant aperçu que le chemin Craig ne suivait pas un tracé idéal et ne rendait pas les services qu'on en avait attendus, il crut trouver mieux dans le tracé Pennoyer. Sous son inspiration, on réussit à ouvrir de 1838 à 1843 un vrai

---

94 Roads and Bridges, janv. 1831, Vol. 20. Rapport du commissaire S. Brooks.

95 Journal de la Chambre..., App. F, 26 nov. 1832. Rapport du commissaire S. Brooks.

95a Roads and Bridges, 1835, Vol. 25, Petition des habitants de Hereford, Clifton, Eaton, Westbury, Dudswell, 17 oct. 1835.

chemin royal de Québec à Sherbrooke, qu'on poursuivra même en direction de Montréal.

Au début de 1838, le gouverneur fit explorer la route sur tout son cours et en reconnut le bien fondé, car il fut avéré qu'elle faciliterait la colonisation d'environ 46 000 acres de terres de la Couronne. Il recommanda donc au Gouvernement l'appropriation nécessaire pour sa refection complète et approuva la proposition qu'on lui fit de donner le nom de Gosford, son prédécesseur, à la route ainsi rénovée<sup>96</sup>.

C'est surtout en 1841 que les travaux furent poussés avec le plus de vigueur. Les années difficiles du Conseil spécial ne furent certes pas favorables aux grandes entreprises... Nous retrouvons dans le rôle d'appropriation pour l'année 1841 la somme de £10 000 consacrées au chemin Gosford<sup>97</sup>. Pas surprenant que dans son rapport de fin d'année 1843, le surintendant Russell ait pu constater que la route était terminée et avait coûté £10 895<sup>98</sup>.

---

96 Roads and Bridges, 1836-1838, Vol. 26. Remarques du secrétaire civil sur un rapport du surintendant du chemin Gosford, 8 janv. et 8 fév. 1838.

97 4 et 5, Vict., chap. 28.

98 Public Works, 4, Vol. 20, Gosford Road, 1843-1850. Rapport du 31 déc. 1843.

Mais... un chemin a besoin d'entretien, et on avait pourtant à maintes reprises payé cher pour l'apprendre. Aussi, dès l'année suivante, le surintendant, après avoir fait remarquer que le chemin Gosford est le seul travail d'envergure immédiatement lié avec les Cantons de l'Est qui ait été autorisé par l'autorité législative en ces dernières années, et que, conséquemment, il voit son importance s'accroître de jour en jour, ajoute: "Mais à moins qu'on n'avise aux moyens de le réparer et de le maintenir, il deviendra bientôt impraticable en plusieurs endroits." 99

L'avertissement porta à faux et le chemin Gosford, comme beaucoup d'autres confiés à l'incurie du "Board of Works", redeviendra bourbier. Déjà en 1846, le président du Bureau du Travail avouera:

Aucun travail n'a été exécuté sur la route Gosford l'an dernier et comme je le prévoyais dans mon dernier rapport, des réparations sont devenues urgentes en maints endroits. Un certain nombre de colons demeurant le long de ce chemin, ont fait part de cette situation au Gouvernement et ont demandé un octroi de £2 000 en suggérant l'établissement de barrières à péage dans le but de rembourser cet argent et de pourvoir à l'entretien futur de la route. Mais dans mon rapport au sujet de cette pétition, j'ai suggéré que ce cas ne fasse pas exception à la règle adoptée pour ces chemins dans les Cantons de l'Est, et qui veut que le Gouvernement ne dépense plus d'argent pour l'entretien des routes déjà ouvertes, puisque les colons se sont engagés à les entretenir eux-mêmes. 100

---

99 Public Works, 4, Vol. 20, Gosford Road, 1843-1850. Rapport du Bureau des Travaux publics, A.J. Russell, sur., déc. 1844.

L'année suivante n'apporta rien de nouveau et les commissaires se bornèrent à constater que les routes des Townships avaient grand besoin de réparations, mais que l'état financier de la province ne permettaient de recommander aucune appropriation à cet effet<sup>101</sup>.

En conséquence, ce chemin Gosford, qui avait réussi à remplacer avantageusement le chemin Craig, était maintenant laissé à l'abandon et devenait un borbier impassable. M. Baird, ingénieur civil, écrivait en 1849:

Une couple de barils de farine forme aujourd'hui la charge d'un cheval qui passe sur le chemin Gosford. On l'a laissé se détériorer à tel point qu'il y a même du danger pour l'homme et la bête qui s'y aventurent; les roues s'enfoncent en plusieurs endroits jusqu'aux essieux, et il est assez ordinaire de rencontrer une voiture arrêtée dans les ornières et le conducteur allant chercher du secours... 102

C'est ce que répètent les missionnaires des Cantons de l'Est dans leur célèbre manifeste du 31 mars 1851:

Le chemin Gosford, qui a coûté extrêmement cher à la province, disent-ils, est actuellement dans un état dangereux depuis le lac Nicolet, dans le township de Ham, jusqu'à Saint-Gilles. Il y a même 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 du Gouvernement dans les townships

---

100 Report of the Chairman of the Board of Works, 1846. H. Killaly, pres.

101 Report of the Commissioners of Public Works, fév. 1849.

102 Journal de la Chambre..., App. BB, 1849.

de Garthby, Stratford et Winslow, ont été tellement découragés par le mauvais état du chemin que, rendus sur les bords du lac William, elles ont renoncé à profiter des avantages offerts par le Gouvernement. 103

Mais la loi de 1841, remaniée en 1846, qui établissait des districts municipaux et confiait à leur charge l'entretien des routes, était demeurée lettre morte, parce qu'insuffisante. Dans le comté de Mégantic, traversé par le chemin Gosford, aucun conseil municipal n'avait été légalement institué, et les colons refusaient absolument de faire quoi que ce soit pour l'entretien de ce chemin; ils disaient que c'était le "chemin du Gouvernement" et que c'était à lui de voir à son entretien<sup>104</sup>.

Comme ce chemin était, pour ainsi dire, la seule voie de communication directe entre Québec et les Cantons de l'Est, le département des Travaux publics y fit exécuter, en 1850, les réparations les plus urgentes. Mais le mal n'était pas enrayé dans sa cause; c'est toute la législation routière de la province qui était désuète, et le temps semblait venu où il faudrait songer à revaloriser.

---

103 Premier et second rapports du Comité spécial, nommé pour s'enquérir des causes qui retardent la colonisation des Townships de l'Est du Bas-Canada, Québec, 1851, p. 42

104 I. Caron, op. cit., p. 466.

Faut-il parler d'embranchements au chemin Gosford? Très peu pour l'instant: car s'il en existe aujourd'hui plusieurs, ils sont pour la plupart postérieurs à la période étudiée dans le présent travail. Il faut pourtant mentionner la route de Saint-Janvier de Weedon et celle que permettait au poste de relais du lac Nicolet de communiquer avec la colonie de Garthby, ouverte après 1843, sur les bords du lac Aylmer et qu'on appelait le "Petit Québec"; (Cf. Chemins de la British American Land); mais surtout le chemin de Saint-Philippe appelé aussi "Chemin Pacaud", ouvert vers 1850 par Philippe-Napoléon Pacaud, qui va du lac Nicolet à Saint-Paul de Chester sur le chemin Craig, en passant par Ham Nord. Sa continuation par Saint-Gérard, Saint-Gabriel, Winslow et Springhill en 1856, portait le nom de "chemin de Mégantic".<sup>105</sup>

X X X

Vous aviez donc vers 1850, deux mauvaises routes qui conduisaient de Sherbrooke à Québec: la route Craig et le chemin Gosford. Vous pouviez accéder à la première en suivant la route du Saint-François jusqu'à Richmond où vous obliquiez vers la droite par Danville, Saint-Paul de Chester et la rive nord du lac William pour atteindre la rivière Beau-rivage que vous longiez jusqu'à Saint-Gilles. Vous aviez

---

<sup>105</sup> Mgr Albert Gravel, Par monts et par vaux.

aussi l'ancien tracé qui demeurait ouvert par le sud du lac William où il croisait le chemin Gosford à Maple Grove, avec ses embranchements vers les seigneuries Sainte-Marie, Saint-Joseph et Saint-Etienne.

Mais si vous préférez le chemin Gosford, sachez que s'il est un peu plus court, il n'offre guère plus de sécurité. Vous le prenez directement à Sherbrooke et vous remontez le Saint-François jusque dans Dudswell; laissez la rivière, prenez la direction du lac Nicolet et pointez en pleine sauvagerie vers Maple Grove où vous croiserez l'ancien tracé du Craig's Road. Si vous continuez par la gauche du lac William, vous rencontrerez dans Inverness le nouveau tracé de la route Craig et vous serez encore en direction de Québec.

## CHAPITRE IV

### ROUTES VERS MONTREAL

Nous avons vu que les premiers Loyalistes qui s'implantèrent entre les lacs Champlain et Memphremagog s'organisèrent très tôt pour communiquer avec Montréal, leur marche naturel, puisque pour eux, il ne pouvait être beaucoup question de Trois-Rivières ni de Québec.

Pendant quelques années, on se dirigeait vers la baie Missisquoi pour y rejoindre les routes des seigneuries. Puis les colons du Dunham, Farnham et Granby voulurent se trouver un raccourci vers Saint-Jean, par la seigneurie du Monnoir ou la montagne d'Yamaska. Ceux de Bolton et Brome feront de même vers Farnham et Granby et, d'un township à l'autre, on réussit, jusque vers 1815, à entretenir des routes d'hiver pas toujours serviables. Sur quelques-uns de ces sentiers, on pouvait marcher souvent plusieurs milles sans rencontrer aucune habitation, et, ce qui était encore plus inquiétant, certaines sections passaient par terrains marécageux où le piéton ne pouvait avancer qu'en sautant d'une motte de mousse à un corps d'arbre. Se rendre à Montreal dans ces conditions était toute une aventure, laborieuse et souvent coûteuse. Mieux valait entreprendre ce périple en hiver; mais certains marais ne gelaient pas facilement et il fallait les "paver" de branches et même de billes entières. Souvent les bêtes s'y enlisaient et leur propriétaire devait travailler ferme

pour les sortir de fâcheuses positions. Mais à force de temps et de patience, de bonnes routes d'hiver furent ouvertes et entretenues. Ce succès partiel eut l'heur d'encourager les colons à améliorer leur condition.

Le pas suivant vers le progrès consista à construire des ponts sur les cours d'eau et des chaussées sur les marais. Ceux qui avaient de l'argent soutenaient ces travaux de leurs deniers; les autres donnaient leurs bras. Quant à la rivière Richelieu, on la passait sur un radeau à Saint-Jean ou à Chambly<sup>1</sup>.

Mais viendra un jour où les habitants du lac Memphremagog et de la région de Stanstead voudront aussi se frayer un chemin vers Montréal. Pendant longtemps, ces gens se dirigeaient plutôt vers Trois-Rivières par la route du Saint-François, et ensuite vers Québec par le chemin Craig. Mais ces voyages, vu la distance et le mauvais état des routes, demeuraient toujours des entreprises onéreuses, et on en vint à songer sérieusement à communiquer avec Montréal.

Dès 1807 pourtant, on avait tracé une route depuis Stanstead jusqu'à la tête du lac Memphremagog avec l'intention de la continuer jusqu'au canton de Grarby en passant par le nord du lac Orford, c'est-à-dire en suivant un sentier

---

1 E.M. Taylor, History of Brome County, p. 120.

dangereux entre la falaise du mont Orford et les eaux profondes qui sont à sa base. Mais ce parcours fut abandonné à cause des dangers qu'il présentait; d'autant plus que le grand voyer n'approuva pas ce chemin vers Granby parce que ce township n'était pas encore colonisé<sup>2</sup>.

Ce n'était que partie remise, et en 1816, quand on voudra se prévaloir des premiers octrois gouvernementaux, on aura déjà réussi, par ses propres moyens, à se rendre - en hiver - de Stanstead jusqu'à la montagne d'Yamaska; même que ce chemin avait été, en partie, verbalisé et homologué (entre le mont Yamaska et Shefford)<sup>3</sup>.

Cette première demande d'octroi ne visait pourtant qu'un embranchement à la route de Stanstead, depuis Farnham jusqu'à Saint-Césaire: "La somme demandée par l'entrepreneur absorberait, il est vrai, une part considérable de l'argent mis à notre disposition, mais nous espérons que nos gouvernants nous aideront à réaliser un projet d'une aussi grande utilité, spécialement s'ils considèrent que les Cantons de l'Est n'ont aucun chemin -d'été - de la ligne 45° aux vieilles paroisses." <sup>4</sup> (Si on craignait de dépenser tout

---

<sup>2</sup> C. Stewart, A Short View of the Present State of the Eastern Townships in the Province of Lower Canada, p. 12.

<sup>3</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Rapport des commissaires pour le district de Montréal, 9 fév, 1816.

<sup>4</sup> Id., ibid.

l'octroi sur cette seule route, c'est qu'on en demandait plusieurs, en particulier un embranchement vers Granby.)

Un contrat fut alors accordé, le 29 avril 1816, à Jean Barbeau, dont la soumission s'avérait la plus avantageuse, pour ouvrir "un chemin depuis Farnham, en suivant la branche de la rivière qui passe dans la seigneurie Monnoir jusqu'au chemin de Sainte-Marie (qui aboutit à Saint-Césaire), espace d'environ douze milles... et tous les ponts nécessaires"<sup>5</sup>. Il reçut pour ce faire une lettre de crédit pour la somme de £400.

Mais nos commissaires ne se contentèrent pas de ce premier succès; ils se voyaient aux prises avec une tâche immense et se dirent qu'après tout, mieux vaut demander plus pour courir la chance de recevoir plus. Aussi, en 1817, c'est tout un programme qu'ils tracent au Gouvernement:

L'an dernier, 9 février, nous avons fait remarquer à M. l'administrateur (Drummond) que plusieurs ponts et chemins étaient nécessaires dans les Townships... Nous revenons à la charge cette année au profit des habitants de Barnston, Hatley, Stanstead, etc., qui demandent une sortie vers Montréal. De plus: 1<sup>o</sup>- un chemin du lac Memphremagog par le township de Bolton; 2<sup>o</sup>- un chemin de Stanbridge par le marais Monnoir; 3<sup>o</sup>- un chemin de Brome par Dunham pour joindre le chemin actuel de Farnham à Rougemont; 4<sup>o</sup>- un chemin de sortie du lac Tomifobia (Massawippi) à la tête du lac Magog, et un pont à cet endroit. <sup>6</sup>

<sup>5</sup> Roads and Bridges, 1815-1816, Vol. 12. Rapport du secrétaire des commissaires du district de Montréal, 26 août 1816.

<sup>6</sup> Ibid., Pétition des commissaires du district de Montréal.

La réponse du Gouvernement fut, en somme, favorable. Les entrepreneurs Benjamin Shiller et Joseph Frigon signèrent aussitôt un contrat pour la réfection d'une partie de la route allant de la montagne d'Yamaska à la tête du lac Magog. Mais il ne fallait pas s'arrêter là; que vaut une route non terminée? C'est aussi ce qu'on s'efforça de comprendre à Québec et on donna l'autorisation sollicitée; de sorte que, le 14 juillet 1818, le commissaire S. Willard pouvait écrire:

Nous avons reçu votre lettre du 8 mai et sommes reconnaissants que vous ayez accepté notre demande. En conséquence, nous avons pris contact avec les mêmes entrepreneurs que l'an dernier... Leur premier contrat achève et il nous faudra le payer... demandons une lettre de crédit pour rencontrer le second paiement de ce premier contrat et le premier du second... en tout, environ £900. 7

Et à la fin de la même année:

Shiller et Frigon ont bien exécuté leur travail et ont débroussaillé un bon chemin d'hiver. Nous avons donc signé un nouveau contrat avec les mêmes entrepreneurs pour qu'ils en fassent maintenant une route carrossable sur toute sa longueur, et nous prévoyons qu'elle sera terminée en août prochain. Cette route ouvrira à tous les habitants des townships est et nord-est du lac Memphremagog et une grande partie de ceux de l'ouest du lac, une communication directe avec Montréal. ... Nous regrettons que la somme mise à notre disposition ne soit pas suffisante pour continuer cette route sur deux branches à partir de la sortie du lac Memphremagog: l'une par l'est, jusqu'à la tête du lac Massawippi; l'autre par le sud-est vers la partie est de Stanstead, où les habitants ne peuvent faire les neuf milles de chemin qui manquent. 8

---

7 Ibid., 1818, Vol. 14. Rapport du 14 juillet.

8 Ibid., 31 décembre.

La route d'été était un fait accompli en août suivant:

Nous avons ouvert le chemin, de la montagne d'Yamaska à la sortie du lac Memphremagog, selon nos premiers et second contrats avec Ml. Frigon et Shiller et vous en soumettons le rapport financier: nous avons reçu £2 800 et il nous reste £50. Nous voulons vous faire remarquer que, en dépit des allocations généreuses du Gouvernement, tout le travail que nous faisons sur ces chemins deviendra inutile à moins d'adopter une méthode pour obliger les non-résidents à fournir leur aide à l'entretien des chemins, d'autant plus que la grande partie du chemin susdit passe sur des territoires concédés mais non occupés... La route que nous venons de faire est maintenant une bonne voie carrossable et a servi comme telle, mais nous sa ons par expérience qu'elle ne restera pas ainsi longtemps. 9

Mais l'essentiel est là: une route digne de ce nom entre Montréal et les Cantons de l'Est. Elle allait de Longueuil à Magog (et bientôt à Stanstead) en passant par Chambly, Saint-Césaire, la montagne d'Yamaska, Frost Village, Shefford, Stukley, la tête du lac Memphremagog et le lac Massawippi. C'était, et ce sera pendant des années, la grande voie appelée la "Sortie" ou "The Outlet Road". Elle restera l'une des routes les plus fréquentées, le grand tronc sur lequel verrait se greffer toute une série de branches secondaires s'étendant dans toutes les directions. Mentionnons immédiatement les plus importantes: 1<sup>o</sup>- la route qui allait de la montagne d'Yamaska à Richmond, dont nous avons déjà parlé (Cf. embranchements à la route Craig); 2<sup>o</sup>- la route de Granby à Stanbridge, par Farnham, qui servait

---

9 Ibid., 1819-21, Vol. 15. Rapport du 31 déc. 1819.

de sortie à tous les endroits situés à l'est de la baie Missisquoi; 3<sup>o</sup>- le chemin de Shefford à travers les cantons de Brome et de Dunham jusqu'à Frelighsburg, dans la seigneurie de Saint-Armand; 4<sup>o</sup>- celui de la tête du lac Memphremagog à Sherbrooke par le canton d'Orford; 5<sup>o</sup>- enfin, la route sur la rive ouest du lac Memphremagog, dans les cantons de Bolton et Potton. Ces nombreuses ramifications apportaient un trafic considérable à la route de Montreal et Stanstead et lui donnaient une importance capitale.

Les colons du comté de Stanstead avaient une autre route pour atteindre Montréal: c'était le chemin de la traverse du lac Memphremagog, que l'on appelait Copp's Ferry et qui se trouvait entre Georgeville et Gibraltar Point (aujourd'hui monastère de Saint-Benoît-du-Lac). Ce chemin, qui courait jusqu'à Saint-Armand par les cantons de Brome et Dunham, était le plus ancien de tous ceux des Cantons de l'Est. Il avait été ouvert, semble-t-il, vers 1791, par Gilbert Hyatt, en compagnie d'un autre futur chef concessionnaire, puis entretenu par les premiers habitants de Stanstead, Bolton et Potton. On le prolongea plus tard, depuis Farnham, à travers la seigneurie Monnoir, par le mont Johnson (ou mont Sainte-Thérèse) jusqu'à Chambly. Les autorités provinciales n'y attachèrent jamais une grande importance et s'occupèrent fort peu de son entretien<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> I. Caron, op. cit., p. 442.



Mais les habitants de Stanstead et de toute la région est du lac Memphremagog étaient d'un autre avis et avaient leurs raisons de vouloir un chemin de sortie vers les marchés canadiens, principalement Montréal, car ils devaient écouler leurs produits aux Etats-Unis au mépris des lois de douane. Le progrès de cette région peuplée déjà de 30 000 âmes accusait un retard notoire, et on demandait un chemin vers Montréal se raccordant aux tronçons déjà existants dans le district<sup>11</sup>.

Leurs appels ne furent pas entendus, et cinq ans plus tard les pétitionnaires durent se trouver du renfort dans les cantons de Brome, Dunham et Farnham pour demander un octroi de £2 000. Voici leur argumentation: "Un chemin venant de Boston atteint Stanstead; un autre court de Montreal à Farnham; nous voulons faire le raccordement. Plusieurs townships seraient ainsi desservis; nous avons déjà donné plus de 1 000 heures de travail, mais la population est trop disséminée parce que trop de lots ne sont pas habités, ce qui nous occasionne de trop fortes dépenses." <sup>12</sup>

Cette fois, on réussit à obtenir £1 000<sup>13</sup> (20 mars 1830). Quoique ne représentant que la moitié de ce qu'on

---

11 Journal de la Chambre..., 31 janv. 1825.

12 Ibid., 25 janv. 1830

13 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

estimait nécessaire, cet argent était le bienvenu. Mais le Gouvernement ne pouvait s'attendre déçomment à ce qu'on y fasse plus que la moitié du travail. Aussi, en novembre, les commissaires rapportaient: "Nous avons dépensé les £1 000 ... certaines sections du chemin sont faites... ailleurs, rien. Nous nous sommes attardés aux parties plus difficiles et coûteuses. Il faudrait encore £2 000 pour finir... Ce serait la route la plus courte pour Montréal." <sup>14</sup>

Mais cette année, ils n'auront que £500<sup>15</sup>, et deux ans plus tard, £200<sup>16</sup>. Aussi, les commissaires, les bras au ciel, de se lamenter: "Nous n'avons reçu que £200 pour réparer et améliorer cinquante milles de chemin... c'est insuffisant pour en faire une bonne route carrossable et nous ne pouvons que faire le plus pressant." <sup>17</sup> Mais le secrétaire du gouverneur de leur faire aussitôt observer de n'y pas aller trop fort, car les £200 étaient répartis sur deux ans.

En 1834, M. Marcus Child rendant témoignage devant le Comité des communications intérieures, avait demandé £1 000 "pour que ce chemin soit continué sur le côté est du lac,

---

<sup>14</sup> Journal de la Chambre..., App. E, 11 fév. 1831.  
Rapport des commissaires... 27 nov. 1830.

<sup>15</sup> 1, Will. IV, chap. 8.

<sup>16</sup> 3, Will. IV, chap. 26.

<sup>17</sup> Roads and Bridges, 1832-1833, Vol. 23. Rapport des commissaires Peasley, Cook... 13 août 1833.

depuis Copp's Ferry jusqu'à Stanstead, car on n'a jamais accordé un sou pour cette route par où passe pourtant la malle deux fois la semaine." Puis il ajoutait:

Ce chemin est le premier qui conduise à Montréal et que les habitants établis à l'est du lac Magog ont ouvert en 1795-1796. Ce chemin traverse un terrain accidenté de montagnes ou de marais, et les pluies l'ont mis dans un mauvais état. On y a dépensé avantageusement \$1 700 mais cette route est d'une longueur de soixante milles que les habitants ont faite eux-mêmes pour la plus grande part; ils ont à cœur de la continuer, mais ne peuvent suffire et comptent sur le bon vouloir du Gouvernement. 18

Ce qui ne l'empêcha pas de sombrer dans l'oubli et de ne dépendre comme auparavant que de la bonne volonté des colons. Les sombres années de l'Insurrection ne lui furent guère favorables, non plus que celles du Conseil spécial. Quant à la loi municipale de 1841, elle fut aussi inopérante dans cette région que dans les autres.

(Monsieur Child a parlé de "malle". A ce sujet, Mme Watson nous rappelle que "la malle nous fut d'abord apportée, vers 1826, par Timothy Smith, à cheval ou quelquefois en voiture. En 1834, Levi Stevans commença à conduire une diligence à deux chevaux deux fois la semaine de Saint-Jean à Stanstead. Son itinéraire le conduisait par Philipsburg, Stanbridge, Dunham, Churchville, Brome et Georgeville. Certaines parties de la route devenaient parfois un cauchemar pour le conducteur et tout un calcul (study) pour les voyageurs.") 19

---

18 Journal de la Chambre..., App. Z. Premier rapport du Comité permanent des chemins et améliorations publiques, 21 fév. 1831.

19 Mrs. E.L. Watson, Brief Sketch of Dunham, p. 42.

Mais revenons à la route principale: elle est maintenant carrossable jusqu'à Magog et M. Willard a répété l'avertissement: "Une route non entretenue..." Si on se souvient que sur les £55 000 appropriées en 1817, seulement £3 141 avaient servi en 1821, et que de 1823 à 1828, seulement £14 635 avaient été appropriées pour les mêmes fins, on comprendra que la route de Montréal, comme toutes les autres, ait connu ses années noires. L'appropriation de 1829 lui réservait £15 000<sup>20</sup> ... mais elle était déjà à refaire et il ne faut pas vous montrer surpris de la voir figurer l'année suivante dans la liste des cinq grandes routes énumérées par les pétitionnaires de Sherbrooke et Stanstead qui réclamaient encore à grands cris qu'on leur fournisse le moyen de communiquer avec les marchés provinciaux<sup>21</sup>.

Le plaidoyer de M. Evans, en 1829, en faveur des routes dans les Townships (décidément, nous devons beaucoup de reconnaissance à ce M. Evans) ne manque pas d'insister sur l'état déplorable du chemin de Montréal:

L'autre chemin que je veux soumettre à la considération de ce Comité est celui qui court du canton de Stanstead à Montréal. Ce chemin, mauvais et presque impraticable, commence à la tête du lac Massawippi, dans le township de Hatley; de là à la sortie du lac Memphremagog, il y a environ onze milles; le terrain, étant montagneux,

---

20 9, Geo. IV, chap. 13.

21 Journal de la Chambre..., 27 juin 1830. Pétition des habitants de Sherbrooke et Stanstead.

ce travail demanderait, selon les meilleurs calculs, de £80 à £100 du mille. De la tête du lac Magog au canton de Stukely, il y a un chemin dangereux d'environ sept milles qui demanderait environ £100 du mille; c'est, pour les gens de Stanstead, la seule route vers Montréal. La distance totale du lac Massawippi à Stukely étant d'environ dix-huit milles à, disons £90 du mille, la somme requise se monterait à £1 620. Ensuite, par Stukely, Shefford et Granby, trente milles, dont la réparation demanderait £15 du mille... soit £450. On aurait ainsi une route jusqu'à Montréal à partir des townships près de la frontière, sans oublier qu'elle rendrait d'immenses services à tous les colons des cantons qu'elle traverse. 22

Tous ces chiffres, "comprimés avec compétence" ne donnèrent plus que £1 500. Qu'allait-on en faire? On courut au plus pressé, justement cette première section que mentionne d'abord M. Evans: lac Massawippi à lac Magog. Le rapport de fin d'année annonçait:

Un chemin de  $7\frac{1}{2}$  milles a été ouvert en pleine forêt vierge par M. G.W. Brooks pour £693. D'autre part, M<sup>r</sup>. Henry et Thomas ont réparé 600 toises dans Granby pour £175. Les contracteurs travailleront l'an prochain sur la partie entre le lac Magog et Stukely; ils y dépenseront tout le reste de l'argent et nous regrettons de n'en avoir pas assez pour aller plus loin. Il faudrait encore £2 000, car la voie traverse un terrain difficile dont dix milles à travers montagnes, lacs et marais. 23

Encore un montant qui sera coupé en deux!<sup>24</sup> On aurait pourtant pu espérer davantage après la pétition véhémement des

---

22 Reports from the Special Committee on Roads and other Internal Communications, 23 janv. 1829. Déposition de F.A. Evans, agent des Cantons de l'Est.

23 Roads and Bridges, juill.-déc. 1829, Vol. 18. Rapport des commissaires... 31 déc. 1829.

24 10 et 11, Geo. IV, chap. 10.

habitants de Stanstead et Sherbrooke. Dans l'espoir d'améliorer la situation, les commissaires présentèrent un rapport élaboré cette année-là; ils y répétaient tous les mêmes arguments que les années précédentes, en apportaient de nouveaux et se disaient enfin "forcés" de demander £4 500 pour se refaire un chemin carrossable. Ils faisaient de plus remarquer: "1<sup>o</sup>- que la région de Stanstead est établie depuis trente ans et que la malle est encore transportée de Montréal à cheval jusqu'à Stanstead, où les Etats-Unis ont déjà organisé quatre lignes de malle dont trois sont maintenues par des diligences à quatre chevaux; 2<sup>o</sup>- que les habitants de cette région paient de 5 à 10d par quintal pour le transport de leurs produits; 3<sup>o</sup>- que ce manque de chemins est un obstacle à l'établissement dans ce pays; 4<sup>o</sup>- que le grand voyer est incompetent, nous cause des embarras et retarde notre travail; 5<sup>o</sup>- que les habitants le long de ce chemin ne sont pas assez nombreux pour pourvoir à son entretien."

Puis venaient des recommandations: "1<sup>o</sup>- une allocation de £4 500; 2<sup>o</sup>- une taxe sur les terres où passe le chemin, y compris les réserves de la Couronne et du clergé; 3<sup>o</sup>- le pouvoir, pour les commissaires, de tracer et homologuer les chemins avec la même autorité que le grand voyer; 4<sup>o</sup>- l'impôt d'un péage sur les voitures chargées ou de promenade; 5<sup>o</sup>- une législation sur la largeur des roues: 4 pouces pour une charge de 15 quintaux et 7 $\frac{1}{2}$  pouces pour 30 quintaux<sup>25</sup>."

(Rappelons en passant que l'amendement à la loi des ~~enemies~~, voté justement à la session suivante, remplaçait les commissaires aussi bien que les grands voyers par de nouveaux commissaires, élus cette fois par les contribuables (Cf. route du Saint-François).

Quelques jours plus tard seulement, une pétition venant de la dite région et à laquelle les commissaires ont visiblement mis la main, répétait presque mot à mot les mêmes arguments, mais finissait par demander £5 000 au lieu de £4 500. Le grand voyer y était également vilipendé...<sup>26</sup>.

Appropriations pour l'année 1831: £750 pour Oulet Road<sup>27</sup>. (Il n'est peut-être pas superflu de noter que "Outlet" était la désignation de Magog. C'était la Sortie, la Décharge du lac).

L'année 1832 apportera encore ses pétitions et son rapport des commissaires, mais... guère plus de secours financier. C'est pourtant en cette année qu'on retrace au Comité des communications intérieures la première suggestion à l'effet que cette route pourrait communiquer plus directement avec Sherbrooke: elle venait de M. Felton<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Journal de la Chambre..., App. E, 11 fév. 1831.  
Rapport des commissaires... 12 janv. 1831.

<sup>26</sup> Ibid., Pétition du 5 fév. 1831.

<sup>27</sup> 1, Will. IV, chap. 8.

<sup>28</sup> Second rapport du Comité permanent des communications intérieures, 1832. Déposition de M. Felton.

Jusqu'ici, le Outlet Road conduisait à Stanstead, puisqu'à la tête du lac Massawippi, il rejoignait la route du Saint-François; désormais on "parlera" de le rendre à Sherbrooke (1832), puis à la source de la rivière Connecticut dans Hereford (1834). C'est M. Child qui demandera cette dernière extension du réseau, en commentant une pétition venant de Barnston: "L'objectif des pétitionnaires est de continuer le Outlet Road jusqu'au centre du township de Barnston pour y rejoindre le chemin Compton-Hereford, distance d'environ vingt milles. Les habitants qui ont ouvert ce chemin n'ont jamais obtenu l'aide du Gouvernement. Si nous leur donnons £3 000 pour construire cette route et un pont, leur township se développera rapidement car la terre y est bonne."<sup>29</sup>

Les octrois mesquins qu'on avait accordés à la route de Montréal ces dernières années n'avaient pas opéré de miracles, et nous n'avons pas fini de lire des rapports larmoyants sur son état détestable. En janvier 1834, c'est le commissaire T. Rose (il remplace Samuel Willard, décédé) qui note qu'avec les £200 reçues l'an dernier, "nous n'avons pu refaire ou réparer que 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milles de chemin entre Waterloo et la montagne d'Yamaska. Dans Stukely et Shefford, il y en a

---

<sup>29</sup> Premier rapport du Comité permanent des communications intérieures, 21 fév. 1834. Déposition de M. Child.

encore neuf milles à recommencer... le reste demande des réparations considérables, car il est même complètement repris par la forêt en certains endroits. Nous avons besoin de £4 800<sup>30</sup>."

En 1836, c'est une levée en masse: les habitants des treize cantons concernés élèvent la voix: "Le Outlet Road, qui a coûté cher et veut être une route importante, devient si mauvais qu'on le perdra complètement..." 31

Henry Taylor, qui voyage en touriste sur la route de Stanstead à Magog en 1839, note: "On m'a dit que plusieurs personnes de cette région ont quitté la province ou se disposent à le faire, tant ils sont mécontents de l'état de la route." 32

Mais depuis 1835, un nouveau projet est dans l'air qui se réalisera bientôt: c'est la construction du chemin Gosford, et son prolongement jusqu'à Montréal en passant par Saint-Elie, Lac Stukely, LaRoche, Waterloo et Granby. Nouvelle route que l'on nommera "Chemin de Montréal" et qui détournera un moment l'attention du Outlet Road, au moins pour la section Stanstead-Waterloo.

---

30 Journal de la Chambre..., Rapport du commissaire T. Rose, 20 janv. 1834.

31 Roads and Bridges, 1836-1838, Vol. 26. Pétition des habitants de Stanstead..., 19 janv. 1836.

32 Taylor, Henry, Journal of a Tour... p. 32.

"Le sol des paroisses traversées par ce chemin étant argileux et n'offrant qu'un passage difficile, surtout dans les temps de pluie, toute cette partie fut pavée de bois de trois pouces d'épaisseur. Mais ce "corduroy" ne sera pas de longue durée; sur de longues distances la route passait par une campagne exceptionnellement rase et les charretiers partaient au trot avec de lourdes charges; cet excès de travail aidé de la température ne tarda pas à briser le chemin." 33 On comblait les ornières de pierres concassées, mais c'était insuffisant et vers 1846, on commença à négliger ce nouvel embranchement par Orford pour en revenir à l'Outlet Road, surtout depuis qu'il est question d'un nouvel embranchement Magog-Sherbrooke. Nous verrons alors le "grand chemin des Cantons de l'Est" redressé en plusieurs endroits, macadamisé sur une étendue de 16 3/4 milles entre Chambly et Granby, et fini en gravier jusqu'à Stanstead. Des barrières de péage seront érigées en divers endroits. (Elles disparaîtront en 1855.)

En 1844, au "Board of Works", le président Killaly nous arrive avec une idée nouvelle: après avoir énuméré tous les projets en vogue dans le domaine routier, il conteste leur utilité immédiate parce que leur "revenu ne serait pas proportionné à leur coût. Il me paraît plutôt que le plus grand bien que l'on pourrait faire aux Townships serait

---

33 Annuaire du S.S.C.b., Sherbrooke, 1883-1884, p. 83

l'ouverture d'un "chemin à lisses" d'une communication principale depuis Montréal jusqu'à la frontière américaine, pour y rencontrer tel chemin à lisses qui pourra être construit jusqu'à Boston. ... Jusqu'à ce que l'on se soit assuré de la praticabilité de ce projet, je ne recommande aucune dépense sur les travaux de moindre importance." <sup>34</sup> Qu'en pensez-vous?

Mais ne vous mettez pas mortel en tête, car deux ans plus tard, M. Killaly lui-même n'en pensait plus rien et nous était revenu les deux pieds... dans le chemin. Cette fois, il se montra objectif, et son long rapport, très caractéristique, vise à restaurer et à redresser tout l'Outlet Road avec embranchements vers Sherbrooke et vers Hereford. En voici de larges extraits:

Des arpentages soigneux et un examen méticuleux ont été entrepris sur toute la ligne du chemin qui va de Granby à Stanstead par Frost Village, Magog, lac Massawippi; il en fut de même sur la nouvelle ligne de Granby à Sherbrooke par Waterloo et Orford. Des travaux d'arpentage ont aussi été exécutés en vue d'un embranchement qui a été proposé pour Sherbrooke à partir de Magog, ainsi que sur celui qui se rend à la source du Connecticut, dans Hereford.

Vu l'importance de cette région et vu surtout la surface tourmentée de son sol, les travaux d'arpentage et d'exploration n'ont pu être poursuivis qu'avec beaucoup de peine et de temps; mais pour établir le tracé qui rende justice à tous, il fut nécessaire d'arpenter, de prendre les niveaux et de dresser les plans des routes existantes aussi bien que des corrections qu'on se propose d'y apporter.

A cause des fortes oppositions auxquelles l'abandon d'un ancien tracé est sujet en dépit des améliorations

---

<sup>34</sup> Report of the Board of Works, déc. 1844.

évidentes qu'apporte le nouveau, tous les efforts furent tentés pour choisir et marquer cette route de manière à ce qu'elle desserve le plus de villages possible, et pour éviter les endroits difficiles où beaucoup d'argent a été gaspillé dans le passé et où il ne serait jamais possible d'établir une artère importante comme celle-ci le deviendra sous peu.

Le nouveau tracé est maintenant définitif et accepté par le Bureau du Travail; il a été marqué mille par mille d'un bout à l'autre et toutes les personnes dont les intérêts sont en cause dans les déviations prévues entre Chambly et Magog, et le pont de Rock Island, en ont été informées. Un premier octroi de £8 000 permettra de préparer la section de Chambly et toute autre section propice à être planchéiée; il servira également à ouvrir et drainer toutes les sections nouvelles jusqu'à Magog et à construire le pont de Rock Island.

Ces corrections furent tracées de manière à éviter les hautes collines et les pentes raides, ce qui lui donnera un grand avantage sur l'ancienne route; quand on nous accordera la seconde partie de l'octroi, nous en ferons un vrai boulevard.

De Granby à Sherbrooke, le tracé actuel - par Orford - d'environ  $40\frac{1}{2}$  milles est pourtant presque parallèle à la nouvelle ligne, mais il passe en grande partie par un terrain trop accidenté pour devenir jamais un bon chemin. Je crois que l'intérêt général de la région demande qu'on adopte l'embranchement proposé et déjà tracé de Magog à Sherbrooke; ainsi, seulement  $15\frac{1}{2}$  milles de chemin devront être faits et, à partir de Magog, la route sera commune aux usagers de Sherbrooke et de Stanstead; de ce fait, nous aurons éludé la nécessité d'améliorer et d'entretenir subséquemment un chemin parallèle dispendieux de  $40\frac{1}{2}$  milles. D'ailleurs, la nouvelle route ne sera que de un mille plus longue que l'ancienne, différence nettement compensée par les avantages marqués qu'elle nous apportera.

Le montant alloué présentement est de £8 000; la somme additionnelle requise pour planchéier environ douze milles, pour macadamiser dix-sept milles à Chambly, pour améliorer tout le reste du tracé jusqu'à Hereford et Stanstead, et pour construire l'embranchement de Sherbrooke sera de £24 889, ce qui ouvrira  $136\frac{1}{2}$  de grand-route. 35

Les calculs de M. Killaly étaient optimistes mais ne comptaient pas suffisamment avec l'inertie congénitale de nos députés d'alors. Aussi le président du Bureau des Travaux publics devait constater l'année suivante que l'arpenteur Rigney avait fait du bon travail d'arpentage et d'évaluation sur les routes des Townships, mais que les commissaires n'ayant pas reçu d'argent pour l'exécution de ces projets, tout était encore en plan. Cependant, en cette année 1847, on s'était enfin mis à l'oeuvre. La planche, les madriers, la pierre, le gravier, tout était acheté pour le macadam et serait bientôt en place. On espérait récupérer une bonne partie de la somme octroyée en établissant une barrière de péage aux environs de Granby<sup>36</sup>.

En effet, les travaux allèrent bon train cette année-là et H. Rigney, qu'on avait nommé surintendant de tous les travaux de voirie des cantons, rapportait en fin d'année que "le chemin est macadamisé ou planchéié entre Chambly et Granby, vingt-neuf milles. Trois barrières de péage sont maintenant érigées entre Chambly et Abbotsford, et une quatrième le sera bientôt à Granby, mais on n'a encore prélevé aucun péage. Entre Granby et Barnston, il y a  $43\frac{1}{2}$  milles de chemin sous contrat dont  $24\frac{1}{4}$  sont terminés, à l'exception des ponts.

---

<sup>36</sup> Report of the Chairman of the Board of Works, 1847. W.B. Robinson, pres.

De Barnston à Hereford, vingt milles, toujours rien; aussi la route y est très mauvaise. Montant requis pour finir l'ouvrage contracté: £8 350, et pour les secteurs non encore contractés: £4 984." 37

M. Rigney s'occupait aussi d'améliorer d'autres embranchements du grand chemin de Montréal, comme la route Saint-Jean à Stanstead par Stanbridge et Georgexille, et les raccordements de Bolton et Sutton. L'ancien embranchement Granby-Sherbrooke par Orford ne resta pas à l'abandon, comme l'avait suggéré H. Killaly, mais en 1848 et 1849, on y apporta quelques améliorations par considération pour les habitants de Shefford et Roxton.

Septembre 1849; on prélève maintenant des péages aux quatre barrières érigées entre Chambly et Granby, et cette section du grand chemin de Montréal est élevée au rang de "turnpike"; mais les derniers milles de la route dans Barnston et Hereford n'ont reçu aucune amélioration<sup>38</sup>.

Un chemin de planches... la belle affaire! Mais on ne dit pas s'il était verni ou ciré... Probablement ni l'un ni l'autre, car le commissaire Bourret, dès 1850, se plaint

---

37 Report of the Superintendent of the Eastern Townships Roads to the Board of Works, janv. 1849, J. Rigney, sup.

38 Report of the Commissioners of Public Works, 1849. W.H. Merritt, chief comm.

que cette section de la route a occasionné de fortes dépenses d'entretien, et qu'elle requiert encore des réparations d'un bout à l'autre, vu que les madriers sont généralement pourris et que leur remplacement devient impérieux. Quant aux chemins de gravier, ils sont encore bons et n'ont demandé que peu de réparations. "On négocie en ce moment la vente du chemin de Chambly à Longueuil, et on espère que cette affaire sera réglée sous peu, quoique nous éprouvions beaucoup de difficultés à effectuer cette vente, à cause des déboursés considérables que nécessite l'entretien d'un tel chemin. Quant à la route Chambly-Granby, les mêmes personnes proposent de la louer pour un certain nombre d'années et s'obligent à la tenir en bon état." 39

La proclamation du 1<sup>er</sup> août 1851 nous informe que le Gouvernement cédait pour cinq chelins à la compagnie du chemin planchéié et macadamisé de Chambly et Granby la partie du grand chemin des Cantons de l'Est comprise entre ces deux endroits.

Si on se souvient qu'à la même époque, on opérait des améliorations importantes au chemin Gosford entre Québec et Sherbrooke, on comprendra que les Townships, si longtemps négligés, sont maintenant dotés de la plus belle route de la province.

39 Rapport des Commissaires des Travaux publics, 18 juin 1851. J. Bourret, comm. en chef.

La plus belle, soit; mais les autres...? Eh bien! les autres étaient laissées depuis des années aux bons soins des colons. Ces pauvres colons, que voulez-vous qu'ils fissent devant une loi inopérante selon laquelle les propriétaires de lots non occupés devaient payer leur quote-part pour l'ouverture et l'entretien de la route? Personne n'avait, ou semble n'avoir eu, l'autorité nécessaire pour la faire observer. Aussi, faute d'argent, rien ne se faisait, et l'exode vers les Etats-Unis s'accroissait. Ceux qui restaient pataugeaient encore dans la boue jusqu'à ce qu'ils aient atteint le grand chemin et pestaient contre le régime de favoritisme qui fournissait aux brasseurs d'argent le moyen de s'enrichir davantage, mais qui négligeait le colon, "ce pelé ce galeux" qui regimbe toujours.

Mais patience; le jour n'est pas loin où de vrais apôtres soucieux du bien tant matériel que spirituel de leurs ouailles se liguèrent pour démasquer l'incurie du régime gouvernemental en matière de colonisation, et surtout l'inefficacité de la législation routière. Puissent leurs révélations troublantes ne point porter à faux.

X X X

Dans l'intention de ses premiers constructeurs, le chemin de Montréal se destinait à rallier Stanstead au marché

métropolitain et, par suite, à maintenir une communication facile avec Boston, ce qui ferait de Stanstead le point de convergence de nos relations avec la Nouvelle-Angleterre. Plus tard, les courants commerciaux s'étant déplacés vers Sherbrooke, il devenait de meilleure politique de favoriser les rapports de ce nouveau centre régional avec les marchés canadiens. On songea alors à un embranchement Sherbrooke-Granby par Orford. Les habitants de Stanstead et Magog ayant exigé que la route primitive fût maintenue, l'entretien de deux voies parallèles s'avérait trop onéreux et la route actuelle Sherbrooke-Magog fut percée, qui forma le canal d'écoulement de notre production agricole en attendant de devenir le boulevard large et spacieux qui sert aujourd'hui de casse-cou aux maniaques de la vitesse.

## CHAPITRE V

### ROUTES SECONDAIRES

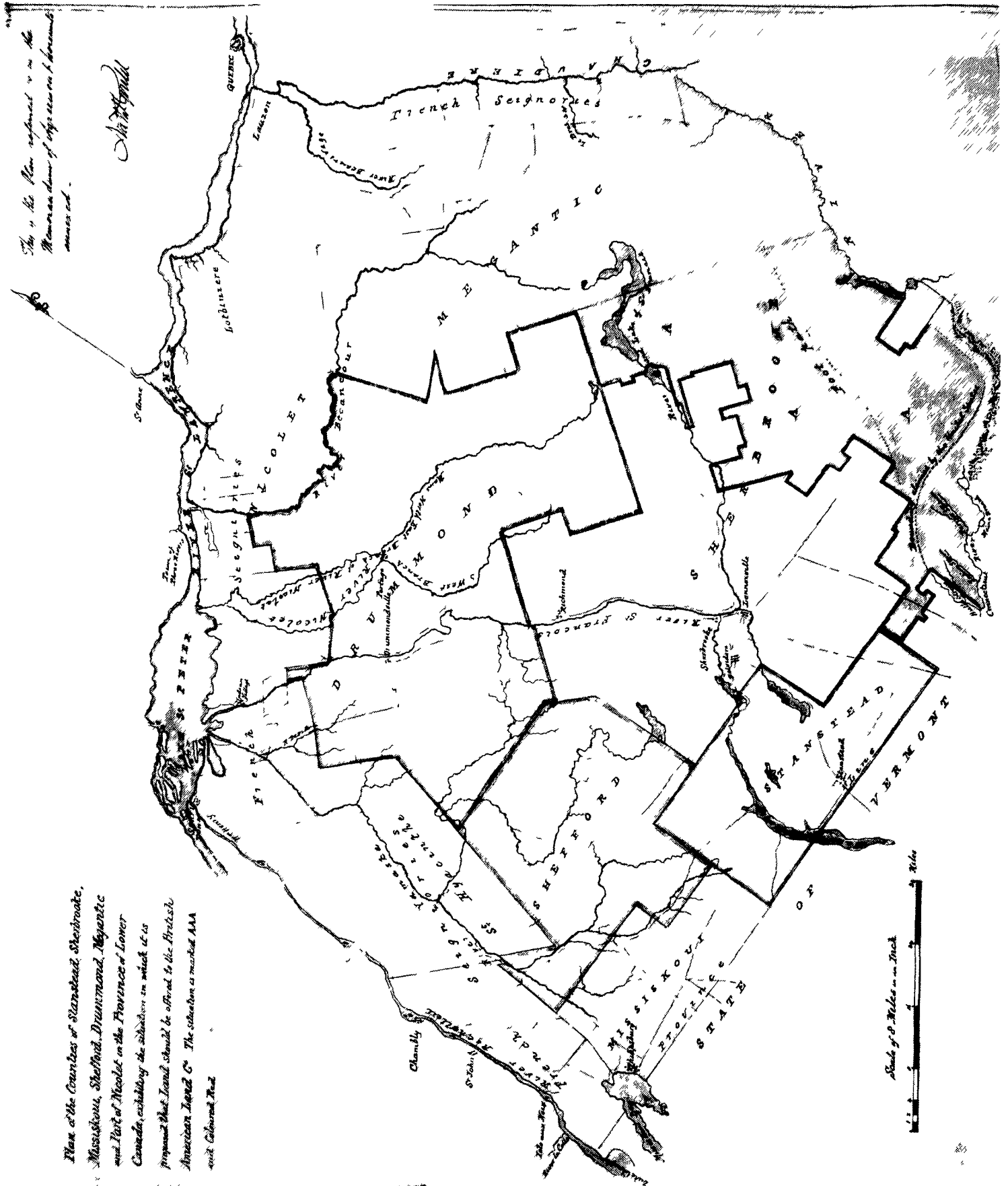
#### 1. Routes de la British American Land Company

Il est assez remarquable que les Anglais d'Angleterre aient été les moins nombreux parmi les colons des Iles Britanniques à venir coloniser les Cantons de l'Est, probablement parce qu'ils étaient plus attirés vers l'Ontario. Sans doute il y en avait parmi les anciens soldats installés après la guerre de 1812 à Drummondville, Granby, Stukely; mais on sait assez que leur séjour y fut fort éphémère. Quelques-uns furent placés dans la Haute Beauce et n'y restèrent guère; d'autres s'établirent sur les bords du Chemin Craig, d'Inverness à Richmond<sup>1</sup>.

Or, en 1832, sous l'inspiration de Lord Aylmer, se fonda à Londres la "British American Land Company" dans le but d'attirer dans les Cantons de l'Est des colons anglais et protestants, afin de noyer la population française du pays.

La compagnie acquit d'abord plus d'un million d'acres restes vacants dans les Townships et forma le "St. Francis Tract" (Bloc Saint-François). Cette grande étendue de terre était comprise dans les cantons de Garthby, Adstock, Hampden, Marshton, Ditton, Chesham, Emberton et Hereford, entre le haut Saint-François et le lac Mégantic.

1 R. Blanchard, Le centre du Canada français, p. 335.



This is the Plan referred to in the  
 Memorial drawn up by Messrs. [illegible]  
 Messrs. [illegible]

*Wm. [illegible]*

*Plan of the Counties of Stanstead, Shepheard,  
 Massachusetts, Shefford, Drummond, Mayarctic  
 and Part of Nicolet in the Province of Lower  
 Canada, exhibiting the subdivisions in which it is  
 proposed that land should be offered to the British  
 American Land Co. The situation is marked AAA  
 and Coloured Red*

Scale of 5 Miles on Track

En principe, le but de la société était "d'ouvrir des chemins, construire des ponts, des moulins, préparer des terres à occuper pour les vendre ou louer à des immigrants ou autres." En fait, la compagnie s'occupa avant tout de la partie immédiatement profitable de son programme, la coupe du bois, et n'offrit aux futurs colons que des conditions de paiement fort impopulaires. Son échec cuisant dans l'installation en 1836, à Victoria (Lingwick), d'une colonie de Hollandais l'avait d'ailleurs découragée. (Une bonne partie des colons s'étaient enfuis)

Channell, manifestement favorable à la compagnie, dit qu'elle a construit tant de routes, de ponts, d'églises et de maisons pour les colons... qu'elle ne put tenir le coup, quand les affaires allèrent mal, par suite des troubles de 1837. Elle dut négocier avec le gouverneur Sydenham et, en 1841, remettre à la Couronne les 511 447 acres non arpentés du bloc Saint-François, ce qui formera désormais le territoire de Mégantic et sera administré par le département des Terres de la Couronne. Nous faudra-t-il alors conclure que la compagnie ayant voulu trop absorber avait dû restituer tout ce surplus qu'elle ne pouvait suffire à administrer?

Elle n'en avait pas moins stérilisé la région de Stoke, abandonnée par ses premiers défricheurs anglo-saxons, et paralysé la colonisation britannique dans Compton et le sud

de Frontenac, où les Canadiens ne se fixèrent guère qu'après 1870; elle a retardé l'essor industriel de Sherbrooke en se cramponnant trop longuement à la propriété des chutes de la Magog. Notons enfin que les chemins qui devaient ouvrir les solitudes aux colons ont été déplorablement entretenus jusqu'à 1850<sup>2</sup>.

La British American Land Company exposa donc qu'il était convenu avec le Gouvernement de Sa Majesté que celui-ci dépenferait plus de £50 000 du prix d'achat payé par la compagnie, en travaux publics de toutes sortes: chemins, ponts, canaux, marchés publics... Ayant fait de Bury le centre de ses opérations, elle entreprit tous ces travaux avec une certaine ardeur, qui se maintiendra jusqu'au premier désenchantement. Dès 1834, elle fit jeter le premier pont sur la rivière Eaton à Cookshire. La rivière étant passée, un chemin courut de la ferme Taylor, environ 2 $\frac{1}{2}$  milles de Cookshire, vers le village Robinson (Bury). En 1836, un autre chemin s'ouvrait à Bury vers le village de Victoria (construit par la compagnie pour y installer une centaine de familles hollandaises) à 1 $\frac{1}{2}$  mille à l'ouest de Scotstown, sur la rivière Salmon. Un troisième, de Bury à Winslow, fut appelé "Skotch Road", à cause de nombreux Ecossais qui s'y établirent.

---

<sup>2</sup> Compilation tirée de:

a- Blanchard, Raoul, op. cit., p. 336.

b- Annuaire du S.S.C.B., 1891.

c- Benoist, Emile, Sherbrooke et les Cantons de l'Est, dans Le Devoir, 17 juin 1937.

Il reste pourtant que ce territoire ne se vit doté de bonnes voies de communication qu'après 1850, date où le Gouvernement légiféra pour obliger les grands propriétaires à fournir leur contribution, et commença à présider lui-même à l'ouverture des chemins. C'est alors que purent s'ouvrir les routes suivantes:

1850- de Lingwick à Winslow;

1854- Chemin du Saint-François, d'Ascot à Lambton par Bury et Winslow, continué jusqu'à la Chaudière par Forsyth et Tring sous le nom de Chemin de Lambton; cette route croisait à Stornoway le chemin Mégantic, terminé en 1857, qui se liait dans Ham au chemin de Gosford, et par Springhill, atteignait la Chaudière à sa sortie du lac Mégantic;

1860- routes dans le canton de Hampden;

1860- route de Mégantic à Hampden;

1861- route de Hampden à Ditton;

1861- route de Scotstown à rivière Arnold;

1871- route de La Patrie à Emberton. <sup>3</sup>

Le long de ces voies, longtemps déplorables et guère utilisables en dehors de l'hiver, se fixa, avec des succès divers, la colonisation issue des Iles Britanniques, que l'invasion canadienne-française dispersera bientôt.

---

<sup>3</sup> Mgr Albert Gravel, Par monts et par vaux, conférence publiée dans La Tribune.

Il ne s'agissait encore pourtant que de chemins de pénétration ou de moyens de communication à l'intérieur du "St. Francis Tract". Nous avons vu que le Gouvernement s'était engagé envers la compagnie à consacrer £50 000 sur le prix d'achat de son territoire pour ouvrir ou améliorer les communications avec les principaux marchés du pays. Aussi la British American Land s'intéressera-t-elle pendant quelques années à ce que nos gouvernants fassent honneur à leurs obligations; elle exigera même des rapports sur ce qui se faisait dans ce domaine; mais viennent les premières désillusions, et le Gouvernement, n'étant plus talonné par la compagnie, retombera dans son inaction coutumière.

(Cependant, il reste bien difficile de se prononcer sur les rapports entre la British American Land Co. et le Gouvernement, parce qu'il y a plusieurs années déjà, presque toutes les archives de la compagnie ont été brûlées délibérément à Sherbrooke pour les soustraire aux investigations d'un sbire par trop indiscret.)

Le second rapport que le Parlement adressait aux propriétaires de la British American Land est assez caractéristique et semble indiquer un regain d'activité dans le domaine routier. On y passait en revue toutes les grandes routes des Cantons en indiquant leur état actuel, on énumérant les améliorations qu'on se proposait d'y apporter, et en calculant

les sommes qui y seraient allouées selon les estimations qu'on en avait faites. On peut même noter un certain empressement fébrile de la part du Gouvernement, qui voulait se montrer complaisant envers un "gros client".

Ces arpentages pour déterminer le meilleur tracé des routes ont été entrepris dès la nomination des commissaires. Ils adoptèrent des lignes de communication variées et intensives qui sillonneront dans toutes les directions le territoire de la compagnie et la province en général.

Il y était question d'un grand chemin de Montréal, du chemin Gosford et d'un pont sur le Saint-François à Sherbrooke, le tout estimé £12 332, et devant s'exécuter au cours de la saison... Mais nous avons vu combien de saisons ont été nécessaires pour accomplir tout ce beau programme. Et le mémoire continuait ainsi:

Trois autres projets dont l'exécution devrait débiter cette année ont aussi été soumis à S.E. Lord Gosford: 1<sup>o</sup>- route de Port Saint-François à Richmond réduisant la distance actuelle de 64 à 51 milles; 2<sup>o</sup>- route de Sherbrooke à Salmon River par Bury; 3<sup>o</sup>- réparations à Outlet Road. Le gouverneur a donné son assentiment au premier de ces projets et il ne devrait pas tarder à accepter le second. Les estimations s'élèvent à £10 353, ce qui, avec £1 200 pour raccorder la route de la malle de Montréal au nouveau chemin de Sherbrooke par Orford, portera le montant d'évaluation pour tous ces travaux de voirie à £24 386. Nous n'avons pas l'intention cependant d'entreprendre tous ce programme cette année, mais de le distribuer sur une certaine période, selon les besoins...<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Second report to the proprietors of the British American Land Co., 1836, p. 5.

Et qu'est-ce que cette route de Port Saint-François à Richmond? C'est un embranchement de plus à la route du Saint-François. Il s'agissait de deux corrections majeures à la route de Saint-Grégoire: la première évitait le long détour de la Longue Pointe, le second prenait la direction la plus courte vers Port Saint-François aussitôt après avoir traversé la branche nord de la Nicolet.

Toutes ces innovations, comme bien l'on pense, furent orchestrées par une campagne de publicité destinée à attirer sur les terres de la compagnie de nombreux colons. On remettait à tous les immigrants d'Europe une plaquette intitulée: Information Respecting the Eastern Townships of Lower Canada, qui fournissait des renseignements de caractère plutôt optimistes sur les facilités de colonisation offertes par la British American Land à ceux qui voudraient s'installer dans le district. On ne manquait pas évidemment de consacrer un long paragraphe aux moyens de transport pour s'y rendre. Il y avait plusieurs chemins... mais

le meilleur et le plus court va de Trois-Rivières à Sherbrooke par Port Saint-François. La distance n'est que de 81 milles; la malle s'y rend trois fois la semaine et transporte les voyageurs avec une partie de leurs bagages pour trois pence du mille; mais on peut retenir les services de chariots pour le transport de familles entières avec leur ménage à un prix beaucoup plus modique. Un wagon pouvant charger 800 livres et parcourir tout le trajet de Port Saint-François à Sherbrooke peut être loué pour la somme de £1, 10s. La route est généralement bonne et de beaucoup supérieure à toutes les autres routes de la province. La dépense totale pour y transporter une famille ordinaire peut être estimée £2, ou \$8. Le temps du voyage: deux ou trois jours. 5

Les habitants des townships de Kingsey, Shipton, Tingwick, Wotton, Windsor et Dudswell voyant ce regain d'activité sur la route du Saint-François voulurent en profiter pour réclamer un embranchement par Danville jusqu'à Dudswell.

Vos pétitionnaires constatent avec une grande satisfaction l'intérêt que la British American Land porte au bien être de ce secteur des Townships en construisant des routes, des ponts... Nous avons appris le projet d'une route de Port Saint-François à Richmond, suivant la route actuelle de Saint-Grégoire jusqu'à un point sur la rive gauche de la branche sud-ouest de la rivière Nicolet appelé Boisvert... Nous savons que le British American Land veut continuer cette route de manière à la faire traverser tout le district de Saint-François... Nous voulons expliquer à Votre Excellence que la ligne la plus directe pour tracer une telle route à bon marché, et la faire passer par une très belle région de manière qu'elle rende le plus de services possible à la population, serait de la faire suivre d'abord le tracé projeté de Port Saint-François jusqu'à Boisvert, 30 milles; de là, on ouvrirait un chemin vers Danville, quatorze milles. De Danville, on suivrait la direction sud-est vers Wotton par le coin nord-est du township de Windsor jusqu'à la colonie de Dudswell, vingt milles. Dudswell serait alors à soixante-quatre milles de Port Saint-François, tandis que la distance actuelle par Richmond et Sherbrooke est de 106 milles. Nous vous demandons donc... 6

Il ne semble pas que Son Excellence ait considéré très sérieusement cette pétition, car la route ne fut pas ouverte, et les cartes routières dessinées à cette époque n'en font aucune mention.

---

5 Information Respecting the Eastern Townships of Lower Canada, p. 5 et 7, 1836.

6 Roads and Bridges, 1836-1838, Vol. 26. Pétition des habitants de Kingsey,.... 20 juin 1836.

Quant au Port Saint-François, le touriste Henry Taylor nous apprend qu'on y a pratiqué quelques aménagements: "Des maisons s'y sont élevées pouvant fournir un abri provisoire aux familles qui arrivent ici à destination des terres de la Compagnie. Il y a aussi une hôtellerie, et on fournira bientôt d'autres commodités pour répondre aux exigences des "settlers" plus fortunés. Les quais et autres travaux sont en bonne voie de réalisation..." 7

Mais l'ardeur missionnaire de la British American Land ne devait pas se maintenir, et nous avons vu dans quel abattement l'ont laissée les premiers échecs sérieux. Les colons désertaient parce que la Compagnie, dans son désir de récupérer les sommes consacrées à mousser le mouvement d'immigration, imposait des conditions trop onéreuses aux colons, qui n'arrivaient toujours pas à boucler le budget familial. Tellement que, en 1842, le Board of Works, par la plume d'un de ses membres, W. Buchanan, devait publier une seconde plaquette publicitaire intitulée: Remarks on Emigration, dans le but de réfuter les objections qui avaient cours parmi la population contre la colonisation:

Il y en a trop qui, dans leur tollé contre l'immigration, ne manifestent que leur ignorance de la vraie situation... On se rabat sur le manque de routes, de voies navigables, de marchés... La meilleure réponse à leur faire est que l'immigration continue à progresser,

---

7 Taylor, Henry, Journal of a Tour... p. 16.

parce que tous ces inconvénients qu'on lui reproche sont précisément en voie de régression. Quantité de routes sillonnent la contrée, qui sont ouvertes et entretenues par le Gouvernement ou la British American Land, dont le territoire de colonisation forme un nouveau champ d'activité pour les immigrants. L'organisation du transport par eau est devenue plus complète que n'importe quelle autre dans le monde; les marchés abondent dans toutes les directions, et une liste des institutions humanitaires peut être dressée qui ferait honneur à des civilisations plus anciennes.... 8

Mais les Canadiens français, sous l'inspiration de leurs guides naturels, les évêques, commençaient à bouger; on voulut relever le défi de la British American Land et enrayer ce que l'on commençait à considérer comme le fléau de l'immigration britannique dans les Townships de l'Est. Dans la collection des mandements et lettres pastorales des évêques de Montréal (Vol. 2, p. 9), on trouve un rapport d'une assemblée tenue le 25 juillet 1848, à l'évêché, et à laquelle assistait Mgr Bourget avec une cinquantaine de prêtres de diverses paroisses du diocèse. L'on y considéra mûrement certaines difficultés que rencontrerait une association d'établissement canadien dans les Townships. Le but d'une telle société serait de secourir les colons de ces cantons, d'y en envoyer d'autres, d'ouvrir des routes et de rendre plus facile l'obtention des terres. C'est cette société de Montréal qui fonda Roxton. Une autre de Québec ouvrit, aux environs du lac Aylmer, cette colonie qu'on appela "Petit Québec" 9

8 W. Buchnan, Remarks on Emigration, 1842, p. 22.

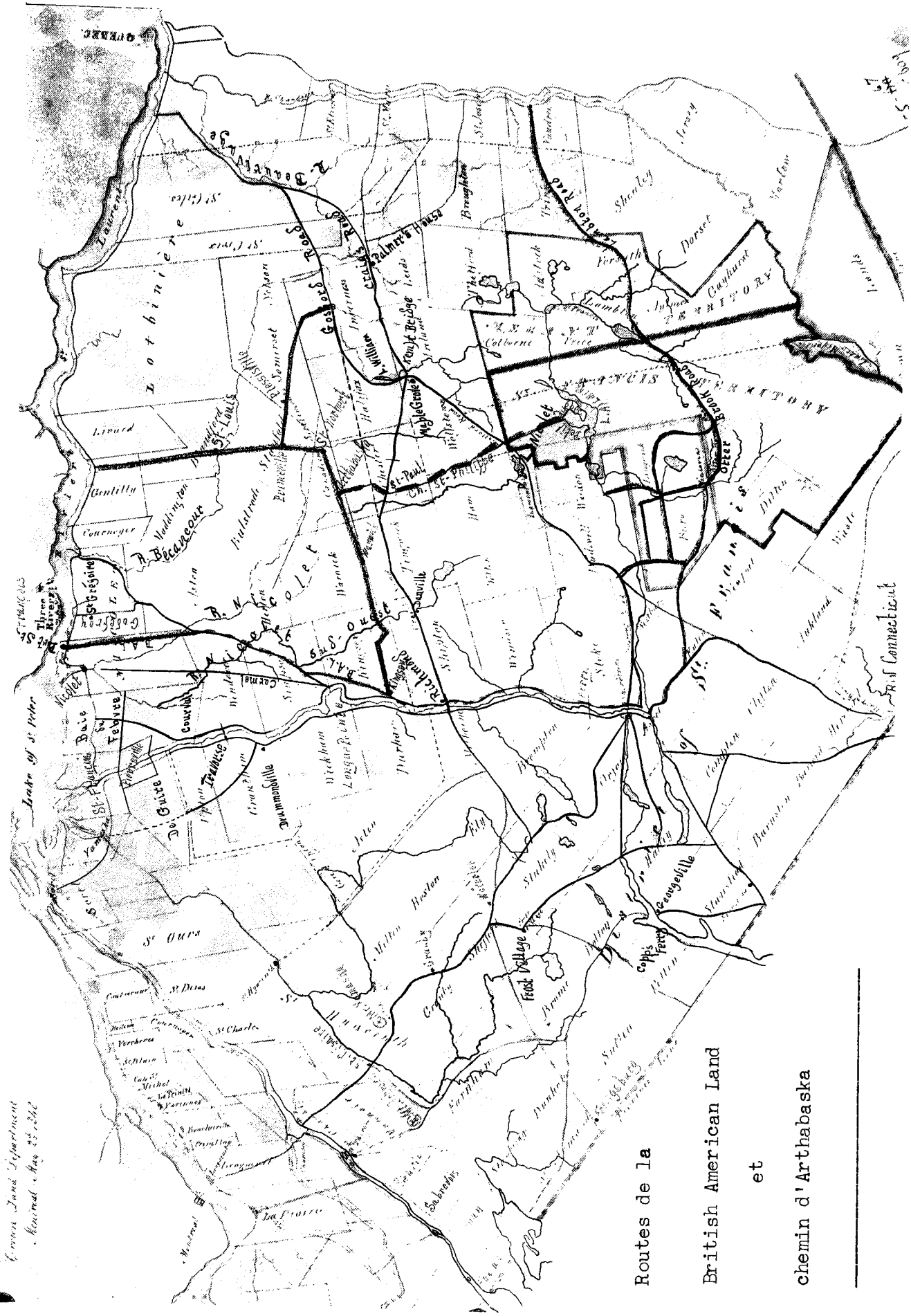
9 Ronaldo Morel, Les Cantons de l'Est.

## 2. Routes des Bois-Francs

La région des Bois-Francs fait bel et bien partie de l'Estrie: elle fut divisée en townships et désignée comme domaine de colonisation au même titre que tout le reste du territoire compris entre les seigneuries et la frontière américaine. Seulement, l'histoire de sa pénétration démographique s'est écrite en quelque sorte à rebours de celle des cantons plus voisins des Etats-Unis.

Le mouvement migratoire qui envahit ce dernier secteur s'opéra du sud au nord et se composa pendant plusieurs années d'éléments loyalistes exclusivement. Ce n'est guère avant 1815 qu'on y enregistra des soldats licenciés, et plus tard encore, des immigrants européens, de langue anglaise, et protestants autant que possible.

Les forêts des Bois-Francs furent, au contraire, percées par le nord et par des Canadiens français, "squatters" pour un bon nombre, qui débordaient des seigneuries surpeuplées et ne demandaient pas mieux, à l'exemple de Jean Rivard, que de se servir de leurs bras pour "faire de la terre" dans un pays qu'ils croyaient encore le leur. Mais mal leur en prit, car les propriétaires des cantons envahis, jusque-là anonymes et inconnus, surgirent bientôt pour signifier aux intrus qu'ils devaient payer leur lopin de terre ou déguerpir.



Green Land Department  
Annual - May 25, 1842

Routes de la  
British American Land  
et  
chemin d'Arthabaska

100-  
5-  
2-  
7-

Rien de surprenant alors que ces grands propriétaires, ressortissant pour la plupart du Family Compact gouvernemental, ne furent pas très zélés pour procurer des moyens de pénétration et de communication à ces indésirables qu'ils traitaient d'étrangers. Aussi, parmi toutes les misères qui tissèrent la vie des premiers colonisateurs des Bois-Francs, il faut placer au premier rang l'absence complète de routes pendant plusieurs années.

Les premiers colons, traversant la terrible savane de Stanfold, ouvraient Princeville en 1832; entre 1832 et 1840, toute cette lisière était abordée, et un recensement de 1838 y dénombrait 870 âmes; treize ans plus tard, la population y était de 5 723 personnes. Emigration spontanée, entreprise sans chemins, sans argent, sans le moindre appui officiel et sanctifiée par toutes sortes d'épreuves. En 1835, ils étaient rendus à Saint-Ferdinand d'Halifax; en 1847, ils fondaient Sainte-Hélène de Chester, et en 1849, Saint-Paul de Chester et Wotton, au delà du chemin Craig. En 1848, c'était Saint-Camille puis Windsor. L'année 1847 avait vu la fondation de Weedon et du "Petit Québec", au delà du chemin Gosford, sous la direction de la société de colonisation du diocèse de Québec<sup>10</sup>.

---

10 Raoul Blanchard, Le centre du Canada français, p. 341.

Prisonniers au milieu des bois, comme sur une île au milieu de la mer, ils ne pouvaient attendre de secours de personne. Une seule planche de salut restait aux infortunés habitants de ces premières localités: c'était de franchir à pied la savane qui les tenait captifs, pour aller chercher des provisions dans les paroisses du bord du fleuve. Afin de pouvoir se porter secours, ils partaient par bandes de dix ou quinze hommes pour ce périlleux trajet. On les voyait revenir portant sur leur dos de soixante à quatre-vingts livres de farine et quelquefois davantage... Le chemin ne leur paraissait pas mauvais lorsqu'ils n'enfonçaient pas jusqu'aux genoux, car souvent s'ils mettaient le pied à côté des branches et des racines, ils tombaient dans les mares, où ils pouvaient être exposés à périr. L'un de ces voyageurs, ayant raconté tout ce qu'il avait enduré lui-même, ajoutait: "Lorsqu'on sortait de ce marécage, on n'avait plus forme d'hommes; la vase nous couvrait des pieds à la tête, et il ne nous restait que des habits en lambeaux." 11

L'historien des Bois-Francs rapporte plusieurs anecdotes de ce genre où de pauvres voyageurs prirent un contact plutôt rude avec la terrible savane de Stanfold. Tel jeune missionnaire canadien (abbé C.E. Bélanger), plein de zèle et de dévouement s'étant, dans l'exercice de son saint ministère,

---

11 C.E. Mailhot, Les Bois-Francs, T. I, p. 82.

aventuré dans la forêt sans guide et sans chemin, avait été surpris par les ténèbres de la nuit et, après de longs et vains efforts pour parvenir aux habitations, s'était vu condamné à périr. On l'avait trouvé mort, au milieu d'un marécage, enfoncé dans la boue jusqu'à la ceinture... mort de froid, de misère et d'épuisement<sup>12</sup>.

On avait frayé dans cette savane, depuis la chapelle de la rivière Bécancour jusqu'à l'endroit où est aujourd'hui l'église de Saint-Eusèbe de Stanfold, un chemin sur lequel on avait jeté des branches, ce qui donnait le moyen de se soutenir au-dessus des bourbiers sans fond que l'on rencontrait à chaque instant. Pour rendre ce sentier praticable aux voitures d'hiver, on était obligé d'aller, par corvées de quinze ou vingt hommes, battre la neige avec les pieds pour la détremper avec l'eau, sans quoi la glace ne se serait pas formée. Cela ne se faisait pas ordinairement sans que l'on en vît plusieurs enfoncer jusqu'aux genoux, et souvent jusqu'au milieu du corps, dans cette eau fangeuse et à demi gelée. Si deux voitures se rencontraient, il n'était pas rare de voir les chevaux qui mettaient le pied hors du chemin battu disparaître presque entièrement dans les ornières, d'où on les retirait au moyen de cordes et de leviers. Ce fut là

---

<sup>12</sup> Id., ibid., p. 34.

cependant le chemin par lequel, pendant près de onze ans, hommes, femmes et enfants ont dû passer pour se rendre dans les Bois-Francs<sup>13</sup>.

Après la confection plus ou moins rudimentaire de la route du domaine de Gentilly à la rivière Bécancour, en été, on transportait les marchandises en voiture jusqu'à l'endroit où la rivière Blanche, qui traverse le village de Plessisville, se jette dans la rivière Bécancour. Là on déposait les marchandises dans un chaland que l'on faisait traîner par des boeufs jusqu'au village<sup>14</sup>.

Et l'autorité provinciale était-elle avertie de cet état de choses? Le comité permanent des chemins et améliorations publiques en fit rapport à la Chambre en 1832; c'est J.B. Proulx qui le commenta: "Il y a près de 200 personnes dans ces cantons; elles n'ont, entre Gentilly et la rivière Bécancour, qu'un sentier de six lieues qui passe dans un endroit bas et difficile à égoutter... il faudrait, comme le demande le rapport, travailler les décharges et les fossés. Ce chemin est d'une nécessité absolue."<sup>15</sup>

Absolue ou pas, rien ne se fit, et il faudra attendre jusqu'à 1840 avant que monsieur le grand voyer ne se dérange

---

13 Id., ibid., p. 78

14 Id., ibid., p. 82.

15 Second rapport du Comité permanent des chemins et améliorations publiques, fév. 1832.

pour venir verbaliser quelques sections de routes entre les townships de Blandford et Halifax<sup>16</sup>; ce qui donnait aux habitants le droit de les ouvrir légalement, mais toujours à leurs frais, car d'octrois... point.

Sir Dominique Daly (vers 1844), passant un jour péniblement la savane de Stanfold, avait dit à ceux qui l'accompagnaient: "Je ne serais pas un Irlandais si je ne travaillais de toutes mes forces à vous faire ouvrir un chemin."<sup>17</sup> Il tint parole, et c'est en 1845 qu'il obtint un octroi de £12 500 pour la construction simultanée du chemin d'Arthabaska et d'un pont sur le Saint-François à Melbourne<sup>18</sup>.

(Pour ce qui est du pont de Melbourne, son histoire est un peu plus compliquée que celle de la plupart des autres ponts de la région, et mérite d'être racontée avec quelques détails; ce qui sera fait en appendice. - Cf. Appendice 1)

Le "Chemin provincial d'Arthabaska", comme on le nomma alors, commence au grand chemin le long de la rive sud du Saint-Laurent, dans la seigneurie de Gentilly, d'où il passe par les townships de Blandford et de Stanfold jusqu'à l'église de Saint-Eusèbe (Princeville). De là, il se divise:

---

16 Procès-verbaux des grands voyers du district de Trois-Rivières, cahier 8, p. 214.

17 Abbé Trudelle, Trois souvenirs, p. 62.

18 8, Vict. chap. 09.

la branche est passe par les townships de Somerset (Flessisville) et Inverness, et se termine au chemin Gosford, près de la chapelle d'Inverness; la branche ouest se dirige vers Arthabaska et Warwick, rejoint Kingsey, sur la route du Saint-François<sup>19</sup>.

Aussitôt après avoir obtenu leur octroi, les commissaires des chemins passèrent un contrat avec M. Baird, qui s'engageait à mener ce travail rondement. Le président du Bureau du Travail, en 1847, faisait déjà remarquer que le chemin était en assez bon état pour rendre de grands services à la population. Il déplorait pourtant que l'entrepreneur eût signé avec les commissaires un contrat pour une somme excédant de £898 le montant alloué. Il réclamait de plus £1 859 pour ériger un pont sur la rivière Bécancour, parce que les matériaux étaient déjà livrés, et pour continuer le chemin huit milles au delà, afin de rejoindre la grand-route de Gentilly, parce que ce prolongement était considéré comme indispensable, vu qu'il constituait la seule sortie des habitants des Bois-Francs vers Trois-Rivières<sup>20</sup>.

Le chemin est "en état de rendre service" avait dit M. le Président. C'est sûrement une façon toute relative de

---

<sup>19</sup> Le Canadien émigrant, cité par C.E. Mailhot, op. cit., T. 3, p. 52.

<sup>20</sup> Report of the Chairman of the Board of Works, 1847, W.B. Robinson, pres.

s'exprimer, car dès l'année suivante (5 août 1848), où l'on convient généralement de considérer le chemin d'Arthabaska comme terminé, quelques citoyens de Stanfold -- P. Prince, F. Girouard, V. Girouard -- voulant sans doute tenter des réclamations en dommages, firent serment devant le notaire Louis Richard qu'ils s'étaient embourbés dans la savane de Stanfold<sup>21</sup>.

Pourtant, deux mois plus tard, l'entrepreneur pouvait écrire à l'inspecteur Poudrier: "Le chemin d'Arthabaska est fini et attend pour être inspecté." Mais il ajoutait aussitôt cette remarque assez significative: "Malheureusement, il pleut depuis cinq semaines et la route se trouve en très mauvaise condition, principalement dans la ligne de Gentilly, en arrivant à la chapelle d'Arthabaska ... si les inspecteurs viennent ces jours-ci, ils s'y enliseront et y perdront leurs chevaux..."<sup>22</sup>

On ne peut tout avoir!... Viennent les beaux jours, et la route enfin séchée cessera peut-être d'emprisonner les voyageurs? Que non! les ornières creusées par l'orage demandaient à être comblées au plus tôt, mais on négligea de le faire et, en 1851, les missionnaires colonisateurs constataient:

---

21 Roads and Bridges, 1848, Vol. 31.

22 Public Works, 4, Arthabaska Road, Vol. 4, 22 août 1840. Lettre de H. Baird à L. Poudrier, inspecteur.

Cette route dans Blandford est dans un état affreux, tellement que, au mois d'août dernier, elle a été pendant trois semaines absolument impraticable. Une famille de l'Île-aux-Grues, qui émigrerait l'automne dernier dans les Townships, s'arrêta plus de six semaines à Gentilly, en attendant que le chemin d'hiver leur permit de continuer. Le bureau des Travaux Publics a recommandé la réparation immédiate de ce chemin depuis la paroisse de Gentilly jusqu'à Saint-Louis de Blandford. C'est peut-être la plus urgente amélioration que la Législature ait à faire pour les Townships au sud du district de Trois-Rivières." 23

Le secteur principal du chemin provincial d'Arthabaska (Kingsey-Inverness) n'était guère en meilleur état. Quant à son prolongement Arthabaska-Kingsey, il n'était que tracé; on ne l'avait pas encore travaillé en 1848, et pas davantage l'année suivante, car les commissaires ne purent recommander aucun octroi pour cette route à cause de "l'embarras financier dans lequel se trouve présentement la province." 24 Mais nous avons déjà vu que ce prétexte d'embarras financier n'était qu'une couverture pour cacher une carence plus sérieuse encore. De sorte que ce même mémoire des missionnaires colonisateurs n'était guère plus flatteur pour la route d'Arthabaska que pour celle de Blandford: "Ce chemin deviendra bientôt aussi impraticable que le chemin Gosford actuel et la route de Blandford, si la Législature ne prend les moyens efficaces de les faire maintenir en bon ordre." 25

---

23 Le Canadien émigrant, id., ibid., p. 52.

24 Report of the Comm. of the Public Works, 1 fév. 1849.

25 Le Canadien émigrant, id., ibid., p. 47.

Mais voilà, l'incurie de l'autorité provinciale et du Département des Travaux publics, non moins que la désuétude de la législation routière, rendaient inefficaces les efforts de tous ceux qui voulaient trouver une solution aux problèmes de la colonisation et endiguer le flot de l'émigration à l'étranger.

Il fallait non seulement refondre complètement les lois de voirie, mais surtout tirer les législateurs de leur apathie en face d'une situation désespérante qu'ils connaissaient pourtant, mais à laquelle ils n'avaient pas encore osé prendre l'initiative de remédier.

Ce fut précisément la tâche que se proposèrent les missionnaires colonisateurs des Bois-Francs, lorsqu'ils publièrent, en 1851, le manifeste qu'ils intitulèrent: "Le Canadien émigrant".

## CONCLUSION

### 1. "Le Canadien émigrant"

En 1850, les obstacles à la colonisation dans les Cantons de l'Est étaient si graves que les nouveaux venus des seigneuries échelonnées le long du fleuve ne pouvaient résister longtemps. Aussi, les Cantons de l'Est servaient-ils de tremplin pour l'émigration en Nouvelle-Angleterre. En cinq années, 1845-1850, plus de 25 000 Canadiens quittèrent le pays<sup>1</sup>.

Des plaintes officielles furent formulées de toutes parts et de tous les milieux sociaux, et affluèrent à l'Hôtel du Gouvernement pour dénoncer l'incurie résultant de la complication d'un système administratif par trop peuplé de bureaucrates et de ronds-de-cuir.

Citons en exemple le témoignage de Jean Arcand, agent du Gouvernement à Garthby: "Le premier clerc du bureau à Montréal ne peut rien faire sans l'autorisation du commissaire en chef, qui demeure à Toronto, et qui ne connaît rien sur les terres du Canada-Est." <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mgr Albert Gravel, Aux sources de notre histoire religieuse..., p. 123

<sup>2</sup> Id., Marasme dans la colonisation en 1850, dans La Tribune, 28 mars 1958, p. 2, col. 3.

D'autres insistaient sur l'état détestable des routes et en rejetaient la faute sur l'insuffisance de la législation en ce domaine. (Nous en avons déjà cité de nombreux exemples.)

Le Gouvernement ainsi sollicité, vivement pressé de toutes parts, commença enfin à réagir et nomma, en 1850, un comité spécial chargé d'enquêter pour déceler les causes du retard dans la colonisation des Cantons de l'Est. Nous n'en étions pas à une enquête près, et c'était là comme toujours, un truc élégant pour avoir l'air de vouloir faire quelque chose tout en ne faisant rien.

Le premier rapport de la dite commission parut le 22 juillet 1850.

Le seconde cause du retard dans la colonisation des Townships, et celle dont on se plaint le plus est l'insuffisance des routes et le mauvais état de celles qui existent déjà. R.S. Milnes avait l'habitude de dire: "Faites de bons chemins et vos cantons déserts se peupleront bientôt de colons industriels et satisfaits de leur sort." Et d'honnêtes citoyens de Shipton: "Nous aurions pu être en pleine prospérité il y a cinquante ans si nous avions eu des chemins, et le Bas Canada n'aurait été aucunement en retard sur le Haut-Canada. 3

Mais le comité n'avait pas terminé son enquête. Quand, l'année suivante, les membres voulurent se réunir pour

---

3 Report of the Special Commettee appointed to inquire into the causes which retard the settlement of the Eastern Townships, July, 22, 1850.

procéder à une seconde session, ils trouvèrent sur leur table de travail un rapport tout cuit et aussi complet qu'on pouvait le desirer, si bien qu'on décida de l'adopter tel quel et de le faire parvenir immédiatement au Gouvernement. L'écrit avait pour titre: Le Canadien émigrant, et portait douze signatures, toutes de prêtres colonisateurs dans les Cantons de l'Est.

Ces zélés missionnaires, sous l'inspiration du plus célèbre d'entre eux, l'abbé Antoine Racine destiné à devenir l'évêque fondateur du diocèse de Sherbrooke, s'étaient faits les avocats des malheureux colons. Ils entreprirent de porter à la connaissance de qui de droit les misères, les souffrances, les ennuis causés par le défaut de communication et les exactions des grands propriétaires. Ils mirent au grand jour les injustices commises à l'égard de certains colons qui, après avoir défriché une partie des terres qu'ils occupaient de bonne foi, étaient obligés, vu le prix énorme demandé, d'abandonner leurs améliorations, sans aucune rémunération.

Ils se constituèrent les champions de la colonisation en réclamant avec instance la confection de nouveaux chemins et le parachèvement de ceux qu'on avait ébauchés au prix de tant de labeurs et de sacrifices<sup>4a</sup>.

---

<sup>4a</sup> Abbé C.E. Mailhot, Les Bois-Francs, T. 3, p. 12.

Ayant d'abord énuméré et commenté les causes défavorables à la colonisation, ils les résumèrent ainsi:

Le prix trop élevé des terres, les conditions onéreuses imposées par certains grands propriétaires, quelquefois l'impossibilité de les acheter parce que les maîtres n'en sont point connus, le manque de chemins et de voies de communication. Le mal, le grand mal, vient principalement de ce qu'une grande partie des terres des Townships de l'Est sont tombées entre les mains d'un nombre de propriétaires, assez limité, qui n'ont d'autre but que de spéculer. Voilà les obstacles." 4b

Passant ensuite au domaine des suggestions pratiques, ils dissertèrent longuement sur les trois suivantes: 1<sup>o</sup>- Imposer une taxe de deux sous par acre sur toutes les terres incultes de la Couronne, du clergé et surtout des grands propriétaires; 2<sup>o</sup>- Etablir un bon système de voirie plus en rapport avec les localités; 3<sup>o</sup>- Ouvrir de bonnes voies de communication et réparer les principales routes déjà ouvertes<sup>4c</sup>.

Faut-il citer des exemples du style direct dont le document est forgé?

...le colon n'a alors d'autre alternative que de se décider à faire seul un chemin tel qu'on en voit dans tous les townships, chemins si affreux qu'on pourrait douter qu'un homme pût être assez hardi pour y passer, si le fait ne se renouvelait tous les jours. ...Telle est la situation de tous ceux qui prennent des terres nouvelles ailleurs que le long des grandes routes ouvertes par le Gouvernement.

---

4b Le Canadien émigrant, op. cit., p. 31

4c Id., ibid.

La loi donne bien au conseil municipal le pouvoir de faire des chemins, mais c'est plutôt une permission qu'une obligation; aussi, messieurs les grands propriétaires, qui ne sont pas sans avoir une certaine influence dans les conseils municipaux, ne trouvent-ils que trop souvent le moyen de refuser avec courtoisie ce permis qu'on leur donne de dépenser leur argent dans les chemins.

Le Gouvernement a bien fait ouvrir, il y a déjà plusieurs années, de grandes routes: celle de Craig, de Gosford, de Blandford, de Shipton et de Lambton qui ont sans doute beaucoup contribué à la colonisation des Townships de l'Est; mais ces routes n'ayant été ni entretenues, ni réparées, sont maintenant dans un état bien déplorable. Le même sort est réservé au chemin provincial d'Arthabaska...

Il faudrait donc aux Townships, en fait de voirie, une autre autorité que celle des municipalités de comté. Que le Gouvernement accorde une bonne loi de voirie, plus en rapport avec nos localités et qui atteigne d'une manière plus effective cette fois les grands propriétaires... 4d

Bref! une requête aussi énergique et aussi objective ne pouvait manquer d'éveiller l'attention chez les plus distraits de nos dirigeants. Ils ordonnèrent en effet la réparation immédiate des routes les plus mauvaises, mais songèrent surtout à une refonte générale des lois de voirie.

## 2. Loi des chemins et des municipalités, 1855

Il était grandement question alors d'abolir la tenure seigneuriale pour la remplacer par un système municipal. La loi de 1841 avait établi des districts municipaux de comté, mais elle était en pratique restée lettre morte. Et lorsqu'en 1854 la féodalité disparut effectivement, il fallut

---

<sup>4d</sup> Id., ibid., p. 44.

bien rédiger un code municipal et le mettre en vigueur au plus tôt. Ce fut l'oeuvre de G.E. Cartier; et le 1<sup>er</sup> juillet 1855 paraissait l'Acte des municipalités et des chemins<sup>5</sup>, qui était une refonte complète de l'ancienne loi des chemins, législation qui a persévéré, dans ses grandes lignes, jusqu'à nos jours.

On déclarait d'abord que cet Acte ne s'appliquait pas aux chemins et aux ponts confiés aux commissaires des Travaux publics, mais à ceux-là seuls qu'on avait abandonnés aux autorités municipales.

La loi introduisait une classification nouvelle des travaux publics. Ils étaient partagés en ouvrages provinciaux: tous les ponts, chemins et autres ouvrages possédés par le Gouvernement; en ouvrages de comtés: les travaux faits ou entretenus aux dépens d'un ou plusieurs comtés; en ouvrages locaux: les travaux faits et entretenus aux dépens d'une seule municipalité locale (Art. 39).

Les chemins de front devaient avoir trente-six pieds de largeur entre les clôtures de chaque côté, les routes, vingt-six pieds. Cette législation datait de 1796 et demeurait inchangée:

---

5 18, V., chap. 100.

3. Tous occupants de terre joignante à des chemins royaux feront et entretiendront en bon état les dits chemins, selon la loi (30 pieds de large, plus deux fossés de trois pieds) sur la largeur de leurs terres respectives.

4. Les routes (rangs) auront 20 pieds de large, plus deux fossés de trois pieds, et seront entretenues également par les propriétaires. 5a

Ce n'était plus le procès-verbal d'un grand voyer ou l'homologation du même procès-verbal par une cour de justice qui réglait l'ouverture d'un chemin public, mais les habitants eux-mêmes par une résolution de la corporation de la municipalité locale ou de comté. Les habitants d'une paroisse ou d'un comté réunis en assemblée devaient nommer un surintendant qu'ils chargeaient de visiter les lieux, de juger de l'opportunité de l'ouverture, du changement, de l'élargissement de telle route, de la construction de tel pont. Le surintendant, après enquête, devait dresser un procès-verbal indiquant les travaux à faire, et déterminer la part des travaux, des matériaux ou de l'argent que devait fournir chaque propriétaire de lots dans une division soit de paroisse, soit de comté. Avant d'être mis en vigueur, le procès-verbal était sujet à révision par les personnes intéressées, et l'homologation du tracé était l'affaire du conseil ou du bureau des délégués de la corporation de municipalité locale ou de comté (Art. 47).

---

5a 36, Geo. III, chap. 9.

Le conseil d'une municipalité quelconque pouvait prélever, par cotisation, une somme d'argent pour construire et entretenir les ponts (Art. 50).

Il appartiendrait au même conseil d'adopter une législation qui déciderait si l'ouverture et l'entretien des chemins se ferait par cotisation ou par corvées (Art. 51).

Tous les travaux de construction ou de réparation des chemins devaient se faire sous la direction du surintendant de comté et l'inspecteur des travaux publics.

Le surintendant était tenu de visiter les chemins entre le 1<sup>er</sup> et le 20<sup>e</sup> jour de janvier et de juin de chaque année. Il devait préparer un rapport de son inspection. Ce rapport, transmis au secrétaire-trésorier de chaque municipalité et au préfet de chaque comté, recevait son approbation définitive du conseil de chaque corporation municipale de comté (Art. 53).

En l'absence de procès-verbal ou de règlement prescrivant le contraire, le propriétaire ou l'occupant d'un lot devait entretenir le chemin de front de ce lot. La construction et l'entretien des routes relevaient des propriétaires ou occupants des lots dans la concession à laquelle elles conduisaient d'une concession plus ancienne, à proportion du front des lots ainsi occupés par eux. Les chemins de front

sur les terres non concédées de la Couronne devaient être faits et entretenus comme routes.

L'inspecteur municipal devait, après avis public, donner, au mois d'octobre, les travaux à effectuer pendant l'hiver; au mois de mars, les travaux à faire pendant l'été et, parmi les plus bas soumissionnaires, à celui qui offrait des garanties suffisantes pour l'exécution de ces travaux. Les personnes désignées à cet effet devaient manipuler les sommes affectées au paiement de ces travaux, suivant l'acte de répartition dressé par l'inspecteur municipal et approuvé par le conseil (Art. 45).

L'Acte des municipalités, des chemins et des ponts permit au Gouvernement de se débarrasser de l'entretien de plusieurs grands chemins dont il avait la charge depuis leur construction. Le 31 décembre 1856, une proclamation officielle remettait aux autorités municipales et la localité dans laquelle ils passaient, les chemins suivants des Cantons de l'Est: la route Gosford; le grand chemin des Cantons de l'Est de Chambly à Hereford, et ses embranchements de Granby à Sherbrooke, de Magog à Sherbrooke, de la montagne de Sutton et de la montagne de Potton; le chemin d'Iberville à Stanstead par Stanbridge et Brome; le chemin d'Arthabaska avec son embranchement de Gentilly. Enfin, tous les ponts sur les chemins mentionnés<sup>6</sup>.

Cette date marque donc une nouvelle orientation dans l'histoire des chemins des Cantons de l'Est; quelqu'un se chargera peut-être un jour de nous la raconter.

---

6 I. Caron, Historique de la voirie dans la province de Québec, p. 471.

## BIBLIOGRAPHIE

### SOURCES PRIMAIRES

Bridges, 1838-1858, 4 pieds, Projets spécifiques: Pont de Melbourne et Nicolet, 1840-1858, Vol. 15-16, Ottawa, Archives publiques, Groupe 11.

Documents des commissaires des Travaux publics comprenant la correspondance et les rapports relatifs à la construction de ponts spécifiques et aux projets de réparation.

British American Land Company, Second Report to the Proprietors of the British American Land Company, London, 1836, 15 p.

Etat des routes ouvertes par la compagnie et projets pour l'avenir.

Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, 1792-1838;

Journaux de la Chambre d'Assemblée de la Province du Canada, 1842-1855.

On y trouve les pétitions des habitants des Cantons de l'Est et les rapports des comités qui les ont étudiées. Ce fut d'abord un comité spécial des communications internes, puis, après 1820, un comité permanent des chemins et améliorations publiques. Aussi, quelques rapports des commissaires des chemins.

Procès-verbaux des grands voyers pour le district de Québec, Musée provincial de Québec.

Procès-verbaux des grands voyers pour le district de Trois-Rivières, Palais de Justice de Trois-Rivières.

Très incomplet: on a l'impression que le grand voyer n'était pas un personnage tellement indispensable.

Rapports judiciaires, Vol. VI, p. 78.

Jugement rendu par le juge Short, à Sherbrooke le 27 janvier 1858, dans la cause Chapman vs Clark et al., au sujet de la navigabilité du Saint-François.

Reports on Public Works, 1844-1850, Vol. 5, 6 pouces, Ottawa, Archives publiques, Groupe 11.

Rapports du président des Travaux publics pour les années 1844 et 1845. Aussi, rapports des commissaires pour les années 1846, 1847, 1849 et 1850.

Roads and Bridges, (Général) 1765-1856,  
6 pieds, Ottawa, Archives publiques, Groupe 11.

Correspondances, requêtes, rapports, listes de paie et estimés dont la plupart semble avoir été administrée par le secrétaire civil du gouverneur. La plupart de ces documents se rapporte aux chemins et aux ponts du Bas-Canada.

Roads, (Projets spécifiques) 1841-1847,  
12 pieds, Ottawa, Archives publiques, Groupe 11.

Documents des commissaires des Travaux publics comprenant la correspondance, les pièces justificatives, les soumissions, les reçus, les estimés relatifs à la construction des chemins et les certificats attestant que ces travaux ont été complétés.

Statuts du Bas-Canada, 1792-1838;

Statuts de la Province du Canada, 1842-1855.

Lois des chemins et leurs divers amendements. Appropriations pour travaux de voirie. Acte des municipalités et des chemins.

#### CORRESPONDANCE

Beard, R., Lettre au gouverneur, le 20 avril 1829, Kingsey, aux mains du Curé Bergeron de Kingsey, 1955.

Il proteste contre le mauvais état de la route Saint-Grégoire à Shipton par Kingsey, et énumère les inconvénients qui en résultent.

Lettre de Gilbert Hyatt à R.S. Milnes, 24 janvier 1800, Photographie conservée à l'Université de Sherbrooke.

Il rappelle que son père avait fait partie de l'armée canadienne pendant la Révolution américaine et que lui-même avait ouvert un chemin de soixante milles dans Bedford.

Lettre de Me A.P. Frigon à l'abbé Hermini Dubuc, 22 avril 1941, Université de Sherbrooke.

Remarques au sujet de la décision des juges du Conseil Privé concernant la navigabilité du Saint-François.

## SOURCES SECONDAIRES

Blanchard, Raoul, Le centre du Canada français, Province de Québec, Montréal, Beauchemin, 1948, 577 p.

Edition canadienne d'études parues dans la Revue de Géographie alpine de Grenoble: Etudes Canadiennes, 2<sup>e</sup> série, Les Cantons de l'Est, Grenoble, 1937, 210 p., (16 fig.-15 pl.)  
Donne un bref aperçu de la colonisation dans les Cantons de l'Est. Indique les routes de pénétration des Loyalistes, des Canadiens français, des Britanniques. Inconvénients du manque de routes.

Bouchette, Joseph, Description topographique de la province du Bas-Canada avec des remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux provinces avec les Etats-Unis d'Amérique, Londres, W. Faden, 1815, xv-664 p.

Quelques notes sur la route Craig.

----- A Topographical Dictionary of the Province of Lower Canada, London, Colburn & Bentley, 1831, xii-368 p.

Bref historique de la route Craig... état de cette route en 1830. (Voir: Roads...)

----- The British Dominions in North America, London, Longman, 1832, 2 vol., 28x23 cm.  
Etat de la route Craig en 1832. Malgré le manque de routes, les Cantons de l'Est sont prospères: cet état est attribuable à l'industrie et à la persévérance de la population.

Caron, Ivanhoë, La colonisation de la province de Québec, Vol. 2, Les Cantons de l'Est, 1791-1815, L'Action Sociale Ltée, Québec, 1927, ix-379 p.

Bref historique de la colonisation dans les Cantons de l'Est... ouverture des routes... inconvénients d'un système routier inadéquat.

Channell, L.S., History of Compton County, and Sketches of the Eastern Townships, district of St. Francis and Sherbrooke County, Cookshire, Channell, 1896, 289 p.

Expéditions de Rogers et Arnold. Donne surtout l'histoire des familles des pionniers. Détails historiques tirés de Bouchette, Day, etc...

Cleveland, E., A Sketch of the Early Settlements and History of Shipton, Richmond, Smith, 1858, 78 p.

Notes sur la route Craig.

Cushing, Elmer, An appeal, addressed to a candid public, and to the feelings of those whose upright sentiments and discerning minds weigh in the balance of the sanctuary, Stanstead, S.H. Dickerson, 1826, 88 p.

Critique de la loi des routes. Expose l'état misérable du défricheur dû au manque de routes.

Day, Mrs C.M., History of the Eastern Townships, Montreal, J. Lovell, 1869, x-475 p.

Mrs Day s'applique à décrire l'état misérable des routes primitives. Elle semble avoir fait l'histoire des Cantons de l'Est en amateur: ses références sont plus ou moins contrôlées.

Gravel, Mgr Albert, Aux sources de notre histoire religieuse dans les Cantons de l'Est, Sherbrooke, Apostolat de la Presse, 1952, 135 p.

Commentaires du Canadien émigrant de Mgr Racine. Relate les voyages des missionnaires Jésuites chez les Abénaquis. Citations des Relations et de Maurault.

----- Los Cantons de l'Est, Sherbrooke, (s. éd.) 1939, 219 p.

Voyages du Chevalier de Grandfontaine et du Père Druillettes par la route de la Chaudière.

Hubbard, Benjamin F., Forests and Clearings: The History of Stanstead County, Province of Quebec, with sketches of more than five hundred families, Montreal, J. Lovell, 1874, viii-367 p.

Etat de la région de Stanstead vers 1792: isolement, premières routes, retard dans l'administration de la justice dû au manque de bonnes routes... la malle... Historien amateur.

La Terrière, Pierres-de-Sales, Mémoires de Pierre-de-Sales La Terrière et de ses traverses, Québec, Edition intime, Imprimerie de l'Événement, 1873, 121 p.  
Relate son passage aux Grandes Fourches.

Mailhot, abbé Charles-E., Les Bois-Francs, Arthabaska, Compagnie d'Imprimerie d'Arthabaska, 4 vol., 1921.

Dans le Tome 3, on retrouve: Le Canadien émigrant, de Mgr Racine, p. 13 à 53. Aussi, quelques notes sur les premiers chemins des Bois-Francs.

Maurault, abbé J.A., Histoire des Abénaquis, depuis 1605 jusqu'à nos jours, Sorel, Gazette, 1866, 634 p.

Relate les voyages des premiers missionnaires chez les Abénaquis, des sauvages, des militaires qui suivirent le Saint-François et la Chaudière sous le régime français.

Mercier, abbé Jean, L'Estrie, ses limites, son onomastique, Thèse présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Montréal pour l'obtention du grade de Maître ès Arts, 1956, xviii-143 p.

Limites de l'Estrie historique. Travail de précision.

Montgomery, Georges H., Missisquoi Bay, Philipsburg, Quebec, Granby, Granby Printing and Publishing Co. Ltd, 1950, 134 p.

Raconte l'arrivée des premiers contingents de Loyalistes en 1783, leurs difficultés, leur requête au Gouvernement, leurs premières routes.

Rameau, M., Une colonie fédérale en Amérique, l'Acadie, 1604-1710, Paris, Didier, 1877, 367 p.

Route du Kennebec sous Talon.

Ruffy, W.J., Information Respecting the Eastern Townships of Lower Canada, London, W.J. Ruffy, Printer, 1833, 33 p.

Propagande destinée à favoriser l'immigration. Il est d'opinion que le Saint-François est navigable.

Taylor, E.M., History of Brome County, Montreal, Lowell, 1908, Vol. I, xi-288 p.

Les Américains viennent explorer les terres sur lesquelles ils désirent s'établir. Ouverture de la route de "Sortie" du lac Memphremagog.

Taylor, Henry, Journal of a Tour from Montreal thro' Berthier and Sorel, to the Eastern Townships of Granby, Stanstead, Compton, Sherbrooke, Melbourne to Port St. Francis, Quebec, Wm Cowan and Son, 1840, 84 p.

Quelques observations occasionnelles sur l'état des routes. Désintéressé, pas de propagande.

Trudelle, Charles, Trois souvenirs, Québec, Léger Brousseau, 1878, 172 p.

Notes sur les premières routes des Bois-Francs. Travail antérieur à celui de l'abbé Mailhot qui s'en est souvent inspiré.

#### COMPILATIONS

Dresser, J.A., "The Eastern Townships of Quebec; a Study in Human Geography," dans Mémoires de la Société royale du Canada, Troisième série, XXIX, 1935, Section II, p. 89-100.

Routes de pénétration des Américains et des Canadiens français.

Informations Respecting the Eastern Townships of Lower Canada, addressed to Emigrants and others in search of lands for settlement, Sherbrooke, Walton and Gaylord, 1836.

Propagande: moyens de se rendre dans les Townships; description des routes menant à Sherbrooke, de Québec, Trois-Rivières, Montréal.

## PERIODIQUES

Benoist, Emile, "Sherbrooke et les Cantons de l'Est", Série d'articles publiés dans Le Devoir, du 2 au 30 juin 1937.

Notes sur Gilbert Hyatt (12/6/37); Les routes de la British American Land Company (17/6/37). Affirmations incontrôlées; contient des erreurs.

Caron, Ivanhoë, "Historique de la voirie dans la province de Québec", dans Bulletin des recherches historiques, 1933, Vol. 39, pp. 198-215; 278-301; 362-380; 438-448; 463-482.

Bonne vue d'ensemble sur l'histoire du système routier du Québec et des Cantons de l'Est en particulier, et sur l'évolution de notre législation routière.

### Gazette de Québec.

Bulletin de nouvelles se rapportant à la route Craig, 2 août 1810.

Avis public concernant la route Craig, 31 déc. 1810.

Lettre d'un correspondant de Shipton, 4 déc. 1811.

Gravel, Mgr Albert, Articles parus dans La Tribune de Sherbrooke. 1- "Par monts et par vaux", 5 fév. 1931, p. 4; 2- "Marasme dans la colonisation en 1850", 28 mars 1958, p. 2.

Notes sur les principales routes des environs de Sherbrooke.

O'Bready, Mgr Maurice, "De la pagaie à l'hélice", Conférence donnée à la Société historique des Cantons de l'Est et reproduite dans La Tribune, 15 mai 1933, p. 3.

Histoire des moyens de locomotion dans les Cantons de l'Est depuis l'époque des Loyalistes jusqu'à nos jours.

## INEDITS

Morel, Ronaldo, Conférence sur les Cantons de l'Est, donnée à Sherbrooke, à la Société historique en 1949. Travail dactylographié, chez l'auteur, Wottonville, 12 p.

Mgr Bourget avait fondé une Association des établissements canadiens des Townships en 1848; on attribue à cette société la fondation du "Petit Québec".

O'Bready, Mgr Maurice, "Etude historique sur le Craig's Road et la route No 5." Conférence donnée à la Société historique des Cantons de l'Est le 27 mars 1948. Chez l'auteur, Université de Sherbrooke, 34 p. dactylographiées.

#### CARTES GEOGRAPHIQUES ET HISTORIQUES

Par ordre chronologique:

Gale, Samuel, et Duberger, J., "Plan of part of the Province of Lower Canada"... compiled in the Surveyor General's office in the later part of the year 1794 and early part of the year 1795, by Order of His Excellency Guy Lord Dorchester, Captain General & Governor in Chief of the Provinces of Upper and Lower Canada. Publication des Archives nationales.

Finlay, W., Tracé d'un voyage de reconnaissance qu'il fit dans les Cantons de l'Est en 1800. Archives nationales, D 307.

Pennoyer, Jessie, "Plan of Survey of a Road Leading from Connecticut River to the Townships of Ireland", Surveyed in the months of September and October 1807. Ministère des Terres et Forêts, Québec.

Ecuyer, Benjamin, "Connected Plan of the Several Townships through which Craig's Road, Showing the Changes that have been made in laying out said Road; also the Lands laid out on each side of the same in the Townships of Leeds, Inverness, Ireland & Chester." Surveyed in the Months of September, October & November 1810, by Benjamin Ecuyer, D.P.S. Ministère des Terres et Forêts, Québec.

Bouchette, Joseph, "To His Excellency George Augustus Frederick, Prince of Wales, Duke of Cornwall, and Prince Regent of the United Kingdom of Great Britain & Ireland; this Topographical Map of the Province of Lower Canada, showing its division into Districts, Counties, Seigniories, & Townships, with all the Lands reserved both for the Crown & the Clergy... Joseph Bouchette, His Majesty's Surveyor General of the Province & Lieut. Colonel C.M." 1815. Archives nationales, F 300.

Fournier, Charles, "Plan figuratif des chemins Craig, Dudswell et Sainte-Marie, fait à la réquisition des commissaires appointés pour les communications intérieures pour le comté de Dorchester", par Chs Fournier, 10 déc. 1818. Ministère des Terres et Forêts, Québec.

"Sketch of a Part of the Eastern Townships' Main Road." (s.d.) 1830? (Stanstead-Waterloo) Ministère des Terres et forêts, Québec.

"Sketch Exhibiting a line of Communication between Quebec and the District of St. Francis by the Rivers Becancour and St. Francis", 1830. Archives nationales, D 307.

Bouchette, Joseph, "To His Most Excellent Majesty King William IV; This Topographical Map of District of Montreal, Lower Canada... with His Majesty's Gracious and Special Permission, most humbly & gratefully dedicated by Joseph Bouchette, His Majesty's Surveyor General of the Province and Lieut. Col. C.M." (1831) Archives nationales, A 1100.

"Map of the Eastern Townships of Lower Canada." From PAC Library book: Information respecting the Eastern Townships of Lower Canada...The British American Land Company, London, 1833. (No. 1414) Archives nationales, D 307.

Bouchette, Joseph, "Skelton and Figurative Plan of the Counties of Stanstead, Sherbrooke, Missisquoi, Shefford, Drummond, Mégantic and part of Nicolet in the Province of Lower Canada, Exhibiting the Ungranted and Waste Lands of the Crown therein, Quebec, 20th of May, 1833." Archives nationales, D 307.

Russel, Andrew, "Plan of the Survey of two lines for a Road from Hamilton Settlement in Inverness to Dudswell Road in Ireland." Performed in September-December 1834, by Andrew Russell. Ministère des Terres et forêts, Québec.

"Plan of a Line for a Road from Richmond to Port St. Francis." (s.d.) 1836? British American Land Company. Ministère des Terres et Forêts, Québec.

Wells, A. "Map of the Eastern Townships of Lower Canada, Drawn principally from actual Survey for the British American Land Company," by A. Wells, Provincial Land Surveyor. Archives nationales, D 307. 1839.

O'Dwyer, W.W., "Plan of the Granby and Sherbrooke Branch of the Eastern Townships Road", Surveyed by W.W. O'Dwyer, P.J.S., (s.d.) 1845? Ministère des Terres et Forêts, Québec.

"Plan Exhibiting the Situation of the Megantic and St. Francis Territory, Lower Canada", Crown Land Department, Montreal, May 1848. Archives nationales, D 307.

Corey, Hiram, "Plan of Missisquoi, Shefford and part of Stanstead and Rouville Counties", 1848. Archives nationales, D 307.

Russell, Andrew, "Roads & Settlements made by the British American Land Company in the townships of Eaton, Bury & Lingwick", 1853. Ministère des Terres et Forêts, Québec.

## APPENDICE I

### LE PONT DE MELBOURNE 1846-1848

Nous savons que la route du Saint-François qui longeait la rive gauche de la rivière depuis Sherbrooke, passait sur la rive droite à Brompton; de là, elle atteignait Richmond, où elle repassait sur la rive opposée pour se rendre à Drummondville. Plus tard, les deux rives se virent longées chacune par une route distincte; ce qui ne pallia pas pour autant à la nécessité de traverser le Saint-François à certains endroits. Jusqu'à 1846, un seul pont enjambait cette rivière; il se trouvait à Sherbrooke, presque à cent milles du lac Saint-Pierre. En quelques endroits, Brompton, Richmond, Drummondville, on avait, au moyen de radeaux ou de "bacs", organisé des services de traversiers qui pouvaient accommoder les voyageurs à certaines époques de l'année, mais qui devaient cesser de fonctionner pendant les périodes indéterminées du printemps et de l'automne.

Vers 1840, le village de Richmond-Melbourne, situé à l'intersection des routes Sherbrooke-Trois-Rivières et Montréal-Québec, voyait son service de traversier s'encombrer davantage de jour en jour, et le besoin se faisait impérieux d'un système de transbordement plus expéditif, même permanent.

Pourquoi pas un pont, alors? Mais non; les rives de la rivière sont très peu escarpées et chaque printemps, lors de la fonte des neiges, la rivière se gonfle démesurément, déborde et entraîne d'énormes glaçons qui ne respectent rien sur leur passage. Un pont à cet endroit, bien que ne constituant pas un problème insoluble pour le génie humain, n'en dépassait pas moins les moyens pécuniaires de la population riveraine. Et le Gouvernement? On était en pleine crise parlementaire...!

Mais pourtant! ... il fallait faire quelque chose. C'est alors qu'apparut un inventeur de génie -- du moins le prétendait-il -- qui se vanta de solutionner élégamment ce problème de circulation routière. Jetons un coup d'oeil sur le mémoire qu'adresse au Conseil spécial, le 4 mars 1840, M. Daniel Thomas, entrepreneur:

Depuis dix ans, j'ai consacré mes efforts à l'invention d'un moyen simple et effectif pour l'érection d'un pont temporaire, démontable à volonté -- de manière à le préserver de l'inondation et de la glace -- et j'ai réussi à mettre au point le plan d'un pont flottant qui promet non seulement de faciliter la communication à cet endroit, mais d'être d'une grande utilité publique en plusieurs autres endroits de l'Amérique du Nord où les inondations et la glace sont si dévastatrices. ...Ce pont consiste en deux longs radeaux construits sur chaque rive... un bout est attaché à la rive, l'autre poussé au milieu du courant pour rencontrer le radeau de la rive opposée et former avec lui un angle aigu, le tout attaché avec des chaînes et des câbles. ...Je vous demande le droit exclusif de construire de tels ponts comme étant de mon invention, à Melbourne et dans tout le Bas-Canada... Je vous prierais aussi d'approuver ma compagnie: Richmond Floating Bridge Company. 1

Qu'advint-il d'un si beau projet? Le Conseil spécial ne s'intéressait pas tellement alors aux ponts et chaussées, et le beau plan, cuisiné pendant dix ans, fut probablement renvoyé aux calendes, puisqu'il ne semble pas qu'on n'en reparlât jamais depuis.

Quelques mois plus tard seulement, le Gouvernement était saisi d'une pétition des entrepreneurs Toil & Longmore, qui voulaient construire un pont de péage. Ils réclamaient en outre un contrat pour une durée de 99 ans, avec la garantie qu'aucun autre pont ne pourrait être élevé à moins de cinq milles de chaque côté avant vingt ans<sup>2</sup>. On leur répondit simplement que la proposition serait soumise au prochain gouvernement d'Union. Mais lorsque, en 1845, on demanda des soumissionnaires pour la construction conjointe du chemin d'Arthabaska et du pont de Melbourne, c'est M. Baird qui obtint la préférence.

Le montant de l'appropriation (£12 500) pour l'exécution de ces travaux s'étant révélé insuffisant, l'entrepreneur fit observer au Bureau du Travail qu'il ne pouvait pas construire les abords du pont en pierres; on devrait se contenter de bois. Mais les habitants de Shipton et Melbourne

---

<sup>1</sup> Public Works, 3, Melbourne & Nicolet Bridges, 1840-1848, Vol. 15. Mémoire de D. Thomas, 4 mars 1840.

<sup>2</sup> Roads and Bridges, 1840, Vol. 28, 3 oct. 1840.

ne furent pas de cet avis: ils signèrent une pétition pour demander un octroi supplémentaire qui permettrait d'exécuter les travaux selon le plan initial<sup>3</sup>. Leur demande porta fruit; l'octroi fut porté à £5 750<sup>4</sup>, ce qui impliquait une majoration de £3 261 (pour le seul pont de Melbourne).

A la dernière minute pourtant, les entrepreneurs Chamberlain et Merrimer prétendirent qu'ils pourraient faire ce travail pour £4 205, et décrochèrent le contrat<sup>5</sup>. Mais en novembre, le surintendant des travaux, Lewis, demandait un octroi supplémentaire de £400<sup>6</sup>, grâce auquel il put terminer le pont et l'ouvrir à la circulation.

Dans une lettre au Bureau du Travail datée du 9 décembre, M. Lewis déclarait que "les habitants sont tellement satisfaits de ce pont qu'ils ont unanimement consenti à ce qu'il devienne "pont de péage".<sup>7</sup>

Mais une semaine ne s'était pas écoulée qu'une crue soudaine des eaux, due à un dégel accompagné de pluies diluviennes, emportait la troisième travée du pont neuf. Et le

---

<sup>3</sup> Public Works, 3, Melbourne & Nicolet Bridges, Vol. 15, 1840-1848, 24 juin 1846.

<sup>4</sup> 8, Vict., chap. 69. (31 mars 1846)

<sup>5</sup> Public Works, 3, Melbourne & Nicolet Bridges, Vol. 15, 1840-1848, 8 avril 1847.

<sup>6</sup> Ibid., 13 nov. 1847.

<sup>7</sup> Ibid., 9 déc. 1847.

surintendant de redemander £250 pour remplacer la travée disparue. Il n'était pourtant pas indispensable de préciser que toute circulation se trouvait temporairement interrompue sur le pont<sup>8</sup>.

Le printemps suivant, le secrétaire provincial informait les intéressés que le pont de Melbourne prenait rang parmi les ponts de péage et qu'on pouvait y ériger une barrière "Toll gate" et une guérite pour le collecteur; le tout ne devait pas excéder la somme de £50, dont les revenus du péage assureraient le remboursement<sup>9</sup>.

L'usage du pont neuf s'avéra plus expéditif et surtout plus économique que l'ancien système de traversier. Vous intéresserait-il d'étudier un tableau comparatif des déboursés exigés pour les deux modes de transbordement? Le voici, tel que proposé par M. Lewis aux commissaires des Travaux publics<sup>10</sup>:

---

8 Ibid., 15 déc. 1847.

9 Ibid., 9 fév. 1848.

10 Ibid., 10 avril 1848.

	Ferry rate	Proposed Toll rate
	d	d
foot passenger	3 each way	0
single horse	7 $\frac{1}{2}$	4
horse and wagon light	9	6
horse and wagon loaded	1"0	6
double horse and wagon light	1"3	1"0
double horse and wagon loaded	2"0	1"0
ox team, light	1"3	1"0
ox team, loaded	2"0	1"0
cattle and horses	4 each	4
pigs and sheep	$\frac{1}{2}$ each	$\frac{1}{2}$

Ajoutons enfin que ce premier pont de Melbourne s'élevait environ trois ou quatre arpents en amont du pont actuel, au lieu où l'on remarque encore des amoncellements de pierres, vestiges des anciens abords.

## APPENDICE 2

### VENEZ-NOUS EN AIDE

Au cours de la présente étude, nous avons signalé maintes pétitions que des particuliers ou des groupements, souvent imposants, adressaient au Gouvernement pour attirer son attention sur les inconvénients qui résultaient pour eux du manque de bonnes routes. Rarement nous avons insisté sur les arguments invoqués par ces pétitionnaires pour étayer leurs demandes: des répétitions trop fréquentes en auraient rendu la lecture fastidieuse.

Il ne serait peut-être pas superflu de faire maintenant la somme de toute cette argumentation pour nous représenter une vue d'ensemble du problème qui était le leur.

X X X

Les premiers colons qui s'éloignèrent de la baie Missisquoi voulurent se livrer d'abord au commerce du bois, mais il leur fallait travailler tellement pour le transporter à la scierie que le prix qu'ils en obtenaient ne parvenait pas même à couvrir ces frais de transport<sup>1</sup>.

---

F. G. McAlcer, Reminiscent and Otherwise, p. 9.

Lorsqu'à l'automne de 1811, les députés apprirent que la route Craig était obstruée par des arbres tombés, on se prit à craindre que le prix des denrées n'en subisse une hausse notable qui pût devenir préjudiciable aux classes pauvres de la capitale<sup>2</sup>.

Les colons de la région de Stanstead notaient également, vers 1814, qu'aux mauvais chemins qui ne leur permettaient pas de transporter leurs produits au marché pouvaient être attribuées la grande disparité dans la valeur de leurs importations et exportations, la dépréciation de leurs terres et le grand nombre de privations qu'ils avaient endurées depuis leur établissement dans ce pays<sup>3</sup>.

Channell remarque que la potasse, pendant longtemps la principale source de revenus pour le colon, se vendait - vers 1815 - à Montréal ou à Trois-Rivières pour \$12 la charge, mais ne rapportait effectivement que \$5 au colon<sup>4</sup>. Vingt ans plus tard, la situation n'avait pas tellement changé: il en coûtait £5 la tonne pour transporter des marchandises de Stanstead à Montréal, alors qu'il eût suffi de £1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ou £2 si on eût bénéficié d'une route le moins passable<sup>5</sup>.

---

2 Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10.

3 Pétition adressée à J. Kempt, 1814.

4 Channell, L.S., History of Compton County, p. 25.

5 W.L. Ruffy, Information... p. 13.

La séquestration des nouveaux établissements y maintenait le prix des objets manufacturés à un taux excessif et tout à fait disproportionné avec les ressources peu nombreuses des colons; c'était à un tel point que dans une occasion, on donna vingt-quatre mesures de potasse de soixante livres pour cent livres de clous. Il en était ainsi des autres effets, qui se vendaient trois ou quatre fois le coût primitif<sup>6</sup>.

En 1850 encore, les missionnaires colonisateurs reconnaissaient que le colon qui émigre, d'ordinaire pauvre, ne peut acheter dans l'endroit ce dont il a besoin, vu l'énorme prix des denrées, et s'il a quelques moyens, les communications lui manquent pour faire venir du marché ce qui lui est nécessaire<sup>7</sup>.

Voilà pour le coût de la vie; mais ce n'est pas le seul aspect du problème commercial et industriel de la région. Il y a aussi l'écoulement normal des produits de l'agriculture et de l'industrie.

Une centaine de signataires de Québec, ayant bénéficié des avantages apportés par la nouvelle route Craig et voyant biasser graduellement leur chiffre d'affaires, présentèrent une pétition signalant le mauvais état de cette route comme

---

<sup>6</sup> Mrs Day, History of the Eastern Townships, p. 192.

<sup>7</sup> Le Canadien émigrant...

étant la principale cause du retard dans le commerce avec la capitale, puisqu'il déviait maintenant vers d'autres villes<sup>8</sup>.

Les colons de Richmond étaient d'ailleurs du même avis, mais leur point de vue était celui du producteur et non celui du consommateur<sup>9</sup>.

De son côté, M. Baird de Kingsey, constate que ... "des marchandises importées au Canada, peu viennent dans les Townships; elles y arrivent des Etats-Unis, puisqu'aucun résident ne peut en apporter des Trois-Rivières ou de Québec, à cause des mauvais chemins."<sup>10</sup> Le Comité de la Chambre qui étudie les questions relatives aux chemins reconnaît d'ailleurs cet état de choses: "Le district de Saint-François n'a pas encore été pourvu de marchés et ses habitants doivent forcément pratiquer la contrebande en allant chercher au-delà des frontières ce qu'ils ne peuvent trouver dans leur propre pays." <sup>11</sup>

Dans la région des Bois-Francs, les colons étaient plus favorisés: ils ne s'étaient éloignés que d'une quarantaine de milles de Trois-Rivières. Aussi, tout l'hiver, le

---

8 Roads and Bridges, 1817, Vol. 13.

9 Ibid., 1819-1821, Vol. 15.

10 R. Beard, Lettre au Gouverneur.

11 Premier rapport du Comité permanent des chemins...  
9 janv. 1832.

marchand local pouvait-il aller vendre au marché la potasse et le sucre d'érable qu'il recevait de ses clients, et leur rapporter en échange des provisions de bouche et des vêtements. Mais vienne l'été, et le manque absolu de chemins ne lui permettra plus d'expédier ses alcali au marché et, par la même raison, de renouveler ses provisions. Prisonniers au milieu des bois comme sur une île au milieu de la mer, ces braves paysans n'avaient plus qu'une seule planche de salut: franchir à pied la savane qui les tenait captifs pour aller chercher sur leur dos des provisions dans les paroisses du bord du fleuve<sup>12</sup>.

Inutile de multiplier les exemples: personne n'a encore nié l'essor tardif du commerce comme de l'industrie de notre région. Il ne faut surtout pas incriminer le manque d'initiative de nos anciens; il leur était impossible de faire mieux, faute de transports<sup>13</sup>.

D'autres se plaignent de la lenteur de la colonisation; tels ces pétitionnaires de 1805 (Stanstead et une douzaine de cantons avoisinants), épars çà et là dans la forêt, qui ne peuvent communiquer entre eux à cause du manque de routes carrossables. Aussi, le travail de défrichement ne se fit

---

<sup>12</sup> Trudelle, abbé, Trois souvenirs, p. 26.

<sup>13</sup> R. Blanchard, Les Cantons de l'Est, p. 106.

que fort lentement dans tous ces cantons, et de longues années s'écoulèrent avant qu'on y trouvât des colonies vraiment stables<sup>14</sup>.

Il faudrait citer en entier le long plaidoyer de Elmer Cushing, qui se complaît à illustrer abondamment la situation précaire du pauvre colon qui s'aventure à pied dans la forêt vierge portant sur son dos une charge de quatre-vingts livres, son approvisionnement pour dix jours. "Quand il arrive enfin à destination, fatigué, il lui reste encore des provisions pour sept jours. Il peut en employer quatre à défricher son lot, mais il ne lui en restera plus que deux pour revenir sur ses pas afin de renouveler ses provisions... Plus tard, il lui faudra apporter aussi des grains de semence... et s'il a le "malheur" d'avoir une récolte, elle devra de la même manière refaire le même chemin en sens inverse jusqu'au marché. A la fin, il ne peut payer ses dettes et se fait enlever sa terre." <sup>15</sup> Evidemment, M. Cushing plaidait une cause, mais sa description de la misère du défricheur d'un canton neuf était à peine romancée.

C'est aussi la thèse des missionnaires colonisateurs: les colons des Cantons de l'Est, pour diverses causes, dont

---

<sup>14</sup> Mgr M. O'Bready, Etude historique...

<sup>15</sup> E. Cushing, An Appeal..., p. 60.

le manque de bonnes routes, ne réussissent pas à vivre convenablement, se découragent, abandonnent leurs terres pourtant fertiles et passent à l'étranger. "Enroyons l'émigration" c'est leur cri d'alarme: mais ils ne sont pas les premiers à le pousser. Aussi tôt que 1811, un citoyen de Shipton écrit à la Gazette de Québec: "Je suis fâché d'observer que près de trente familles ont laissé différents townships pour aller dans l'Ouest ces deux dernières années; et un grand nombre d'autres vont partir cet hiver." <sup>16</sup> Et le mal resta longtemps sans remède, puisque dix ans plus tard, ses propres concitoyens déploraient encore que "plusieurs centaines de bons colons ont quitté." <sup>17</sup> Autre point que M. Cushing ne se fit pas faute de souligner bruyamment.

Et l'abbé Trudelle: "Que l'on donne le moyen d'ouvrir des chemins dans nos terres incultes et on les verra se couvrir de braves et paisibles colons, et l'on verra cesser cette fièvre d'émigration chez nos voisins, qui fait gémir tous les vrais amis de notre nationalité." <sup>18</sup> Mais il n'est pas dit que ces transfuges furent abandonnés à leur sort en terre étrangère: des missionnaires qui pouvaient parler un peu l'anglais les y suivirent sans aucune hésitation, même de ceux qui avaient signé le manifeste de messire A. Racine<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Gazette de Québec, 4 déc. 1811.

<sup>17</sup> Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15.

<sup>18</sup> Abbé Trudelle, Trois souvenirs, p. 60.

<sup>19</sup> Mgr A. Gravel, Marasme....

N'a-t-on pas vu jusqu'à la physionomie bonhomme du fier Jean Rivard se crispier devant le scandale de l'émigration? "Si on eût établi de bonnes routes de communication il y a cinquante ans, la face du pays serait entièrement changée. En étudiant les causes qui ont retardé l'établissement du Bas-Canada et fermé de vastes et fertiles contrées à des légions d'hommes forts et vaillants, on se sent agité malgré soi de sentiments d'indignation... L'histoire nous dira tout le mal qu'ont fait à notre population la cupidité insatiable, l'avarice impitoyable des grands et riches spéculateurs, une politique égoïste, injuste et mesquine, et la mauvaise administration pendant trois quarts de siècle de cette belle et intéressante colonie."<sup>20</sup>

Mais il n'est pas que ceux qui partent; il y eut aussi ceux qui ne vinrent pas... Après 1815, des milliers d'émigrés débarquaient sur les rives du Saint-Laurent. Ces Anglais, ces Ecossais, ces Irlandais, mourant de faim dans leur pays, venaient demander à l'Amérique un morceau de terre pour s'y établir et y vivre en paix. Naturellement, on ouvrit toutes grandes les portes de la vieille province de Québec à ces nouveaux venus, et on leur permit de s'y établir à des conditions faciles. On s'aperçut trop tard que le pays n'était

---

<sup>20</sup> Gérin-Lajoie, Jean Rivard, p. 106.

pas en état de les recevoir, que les voies de communication avec les cantons récemment arpentés faisaient absolument défaut<sup>21</sup>.

Et nous avons déjà vu pourquoi, vingt ans plus tard, la British American Land Company dut enregistrer un échec dans sa tentative pour peupler le Bloc Saint-François.

Quant à l'organisation des services publics, poste, justice, religion, soins médicaux, votation... ce défaut de communications adéquates gêna-t-il en quelque manière leur bon fonctionnement? N'en doutez pas...

Les premiers colons de la baie Missisquoi envoyaient et recevaient leur correspondance - comme leur ravitaillement d'ailleurs - via New York<sup>22</sup>. Et c'étaient les privilégiés, car dans tous les autres cantons aucun service postal ne fut ouvert avant 1812, et encore, le postillon, qui venait du Vermont, ne faisait sa "tourné" que deux fois par mois. En 1817, une route postale fut pratiquée entre Stanstead et Québec, et un cavalier put entreprendre une ronde hebdomadaire. Le circuit Stanstead-Montréal ne se boucla qu'en 1824, et pendant de longues années, il n'y eut pas d'autre route postale dans tous les Townships<sup>23</sup>.

---

21 I. Caron, Historique.... p. 373.

22 G.H. Montgomery, Missisquoi Bay, p. 50.

23 Hubbard, Forests and Clearings, p. 16.

Le défaut de Cours de Justice se fit longtemps sentir chez les premiers "settlers". Quelques juges de paix siégèrent bien çà et là, mais toutes les causes de droit civil devaient être entendues à Montréal ou à Trois-Rivières. Aussi, de pauvres colons durent souvent se résigner à souffrir l'injustice plutôt que de recourir à un tribunal aussi éloigné et... les poursuites légales étaient rares<sup>24</sup>.

Dans Shipton, on demandait aussi un registraire, "car nos incertitudes concernant nos titres sont telles que les fermiers qui ont de l'argent ne peuvent le placer là où ils risquent de le perdre. Le recours à la loi est vraiment alarmant, et tout retard pour y remédier entraînera de ruineuses conséquences. Les cours de justice sont éloignées et nous n'avons pas de magistrat dans ce district..."<sup>25</sup>

S'il faut en croire un citoyen de Richmond, 1811, bien pire étaient les inconvénients d'ordre spirituel: "A mon arrivée en ces bois avec ma femme, notre premier soin et notre première inquiétude furent de savoir comment nous ferions baptiser nos enfants, comment nous leur procurerions l'éducation, et comment nous les ferions instruire dans la vraie religion chrétienne. Hélas! onze années se

---

<sup>24</sup> Id., ibid., p. 5.

<sup>25</sup> Roads and Bridges, 1819-1821, Vol. 15.

sont écoulées et je n'en vois pas la moindre perspective. C'est avec beaucoup de chagrin que je déclare que dans les townships de ce district, on estime qu'il y a près de 2 000 enfants qui vivent sans baptême, plus de 600 hommes et femmes qui vivent ensemble, sans union légale, et que la plus grande partie du peuple, ces dix dernières années n'y a pas entendu la parole de Dieu le dimanche. Quant à nos morts, on en dispose de la même manière que la plupart des gens font d'un animal favori qui meurt, en le mettant tranquillement sous un arbre. Pour les docteurs, nous n'avons point de chemins pour aller les chercher." 26

Et les élections? Rappelons d'abord qu'il n'y eut, pendant longtemps, qu'un seul bureau de votation par comté, et que la plus forte partie de l'Estrie actuelle formait alors le seul comté de Buckinghamshire. Ensuite, dites-moi: partiriez-vous aujourd'hui de Coaticook pour aller voter à Nicolet? Oui? Alors, pourquoi n'êtes-vous pas toujours fidèle à déposer votre bulletin de vote au "Poll 308" non loin du premier coin? Et surtout ne soyez pas scandalisé de cette assertion de Stewart: "En temps d'élection, les votants ne se dérangent pas pour aller voter, car les bureaux de votation sont trop loin et les chemins trop mauvais pour s'y rendre." 27

---

26 Gazette de Québec, 4 déc. 1811.

27 C. Stewart, A Short View..., p. 14.

Terminons par cette boutade le catalogue par trop incomplet de toutes nos impuissances devant une situation qui semblait toujours irrémédiable et à laquelle on n'a sérieusement, en haut lieu, cherché aucun remède tant que l'incurie des responsables ne fut dévoilée, presque à prendre les proportions d'un scandale. Alors seulement s'ouvrirent des routes dignes de ce nom, et la colonisation de l'Estrie put enfin connaître un essor normal après avoir végété misérablement pendant plus d'un demi-siècle.

## APPENDICE 3

### CRITIQUE DE LA LEGISLATION ROUTIERE

Extrait de: An Appeal Addressed to a Candid Public...  
de Elmer Cushing, 1823, p. 51. (M. Cushing met ces paroles dans la bouche d'un éventuel colon américain.

"Another great inconvenience, which attends this country, is your road laws. In my last remarks, I have incidentally noticed that subject already, but it requires a further illustration. According to your present system, you cannot get a road established without considerable expense, in the first instance, by procuring a Grand Voyer from a considerable distance to visit you; to view your country; and then to decide on the place for your road. Should your Grand Voyer happen to be acquainted with the interests of a new country (the great probability is that he will not) and can make accurate calculations on every circumstances which has a bearing on this subject, he may, among the number of possibilities, establish his road correctly. However, in that case, the cause is subject to litigation and much procrastination, whilst you are suffering for the want of your road. But, should your Grand Voyer be ignorant of his business among you, which I can presume will happen nine times out of ten, the only recourse he can have, is consulting the inhabitants; and, being a stranger amongst them, knows not who

possess the most accurate knowledge on this important subject: of course, he is under the necessity of giving a preference to the plurality of voices and strength of clamour. In this case, the process-verbal of the Grand Voyer will most certainly be contested and set aside by the Court, which leaves you, after all your experience, trouble, and waiting with impatience, where you began.

The Business of establishing roads requires much sound calculation, combined with a local knowledge of the most critical kind. And who so well fitted for that business as those who reside on, and are constantly and practically acquainted with the land, with all its various bearings and future prospects: good roads in any country, are of prime consideration; and ought to be obtained with the least possible delay or difficulty...

But after you finally get your road established, by due course of law, what means are at your command for making it? Can you compel the King and the Clergy to make two parts out of seven through your country? You know you cannot. For example, every man living in Shipton is required by law to make the road across his own land, but what advantage will your road be, when you find it immediately stopped by a reserve?

I have not yet enumerated all the difficulties which await you on the subject of roads. Much of the land in the Townships is already owned by absentees -- much more will probably fall into their hands hereafter. Will those absentees assist you in making roads, and other works necessary to the general interest of the country? You have no law by which you can compel them. It is true, their own interest would induce them to do it, if it were well understood. The common dictates of justice likewise would have the same influence, if attended to: because nothing can be more plain than that a man ought to bear his equal proportion, in the expense of enhancing the value of his property, in common with others interested in the same property. Yet the true interests of a new country are so little understood in this Province generally, that those rich absentees will never contribute one farthing towards ameliorating the situation of the country, so long as they are persuaded their interest is increasing in value, by the means of your labor and money.

Having said this much on your roads concerns, I will proceed to the consideration of another circumstance of great disadvantage to this country, viz: the mode of conveying land and titles. You have no offices by which the accurate situation of land and property can be ascertained by the purchaser:...."

APPENDICE 4

PREMIER TRACE DE LA ROUTE CRAIG, 1810

Report respecting the road leading from the Seigniory of Sainte-Marie to the Township of Shipton. J. Bouchette, gen. sur. (Roads and Bridges, 1808-1813, Vol. 10, 10 mai 1810.)

"Beginning on the south west line of the Seigniory of Sainte-Marie about 6 miles from the river Chaudière, proceeding south westerly about  $6\frac{1}{4}$  miles through waste lands of the Crown to NE line of the Township of Leeds, thence about  $10\frac{1}{2}$  miles through the ungranted lands in said Township to NE line of 5th Range thereof, thence one mile 66 ch. to the southerly corner of lot No 1, 4th Range corner reserve on the right, thence one mile and a half till intersected by the division line between Inverness and Leeds, continued south westerly on said line one mile 66 ch. to the easterly corner of lot No 4th Range of Inverness corner reserve on the right and ungranted lands on the left in Ireland, thence 73 ch. long said reserve, thence one mile 66 ch. to the easterly corner of lot No 1, first Range of Inverness corner reserve on the right ungranted lands on the left, then 73 ch. along said reserve to the southerly angle of Inverness and easterly corner of Halifax, thence about  $1\frac{1}{2}$  mile on the division line between Halifax and Ireland, from then

about  $3\frac{1}{2}$  miles to the easterly corner of lot No 2, 2nd Range of Ireland Crown reserve, thence one mile diagonally through said reserve, thence one mile to the westerly corner of Ireland and northerly angle of Wolfestown to 2 Crown reserves, lot No 1, first Range of Wolfestown and lot No 1, 4th Range of Halifax leaving the other on the left of the road, thence one mile to the easterly corner of lot No 3, 2nd Range of Halifax Crown reserve, thence diagonally across said lot, thence about 4 miles to the NE end of lot No 7, 4th Range of Chester Crown reserve, thence, 73 ch. through said lot, thence about  $1\frac{1}{4}$  mile to the division line between the 5 & 6th Range of Chester, thence about 4 miles through the ungranted lands thereof, to the southerly corner of lot No 15, 9th Range of Chester Crown reserve on the right, thence about 2 miles to the southerly corner of lot No 18, 11th Range of Chester Crown reserve on the right, being the division line between Chester and Tingwick, thence along the division line between the 4 & 5th Range of Tingwick, 28 ch. in front of lot No 1, 4th Range Crown reserve on the right, thence 28 ch. to the NE corner of lot No 3, 5th Range Crown reserve on the left, thence 28 ch. in front of said lot, thence one mile 35 ch. to the SE corner of lot No 8, 4th Range Crown reserve on the right, thence 28 ch. in front of said lot, thence 28 ch. to the NE corner of lot No 10, 5th Range Crown reserve on the left, thence 28 ch. in front of said lot, thence one mile

35 ch. to the SE corner of lot No 15, 4th Range Crown reserve on the right, thence 28 ch. in front of said lot, thence 28 ch. to the NE corner of lot No 17, 5th Range Crown reserve on the left, thence 28 ch. in front of said lot, thence about  $2\frac{1}{2}$  miles to the NE side of lot No 24, 5th Range Crown reserve on the right, thence, diagonally across end of said lot, thence 57 ch. to the NE corner of lot No 27, 6th Range Crown reserve on the left, thence 28 ch. in front of said lot and from thence 57 ch. to the division line between the Townships of Tingwick and Shipton."

## APPENDICE 5

### "ENTREPRISE"

"La rivière Saint-François n'est pas navigable dans toute sa longueur; mais si nous la considérons par sections, il faut admettre qu'à la rigueur elle peut souffrir un certain tonnage. Cela dépend beaucoup de la saison. Les sautes d'humeur de notre petit fleuve sont bien connues, mais il faut pourtant considérer que les changements brusques de son niveau sont beaucoup moins fréquents aujourd'hui qu'autrefois, attendu que le courant en est réglé par le barrage qu'on a construit à la décharge du lac Saint-François qui se trouve de ce fait exhaussé de vingt-sept pieds. ...

Quoi qu'il en soit, je dois vous faire savoir qu'un M. Robert N. Arkley, celui-là même qui présida aux travaux de la première chaussée du pouvoir électrique en arrière de la manufacture Kayser, conçut un jour l'idée de construire un bateau à vapeur qui circulerait sur le Saint-François... Et c'est au mois de mai 1878 que le dit bâtiment commença à évoluer dans nos eaux. N'allez surtout pas croire que c'était un hochet, une de ces petites frégates en celluloides que les bambins promènent dans une cuvette: l'objet une fois complété était un imposant steamer, sur les flancs duquel on lisait le bizarre nom de baptême: "ENTREPRISE".

L'Enterprise était donc un bateau qui servait à organiser des excursions de plaisir entre Sherbrooke et Brompton Grove. Le capitaine en était M. John McGuire. Ce navire avait un fond plat et tirait à peu près deux pieds d'eau. La force motrice actionnait deux grandes roues à palettes qui, placées de chaque côté vers le milieu, poussaient sur la résistance de l'eau. Il avait deux étages, le supérieur étant réservé aux membres de la fanfare et aux amateurs de danse. Comme il avait à passer sous le pont Aylmer pour accoster à son quai qui se trouvait près du marché Lansdowne, on lui avait fabriqué un tuyau qui se repliait ou se penchait au besoin, pour ne pas accrocher les arches.

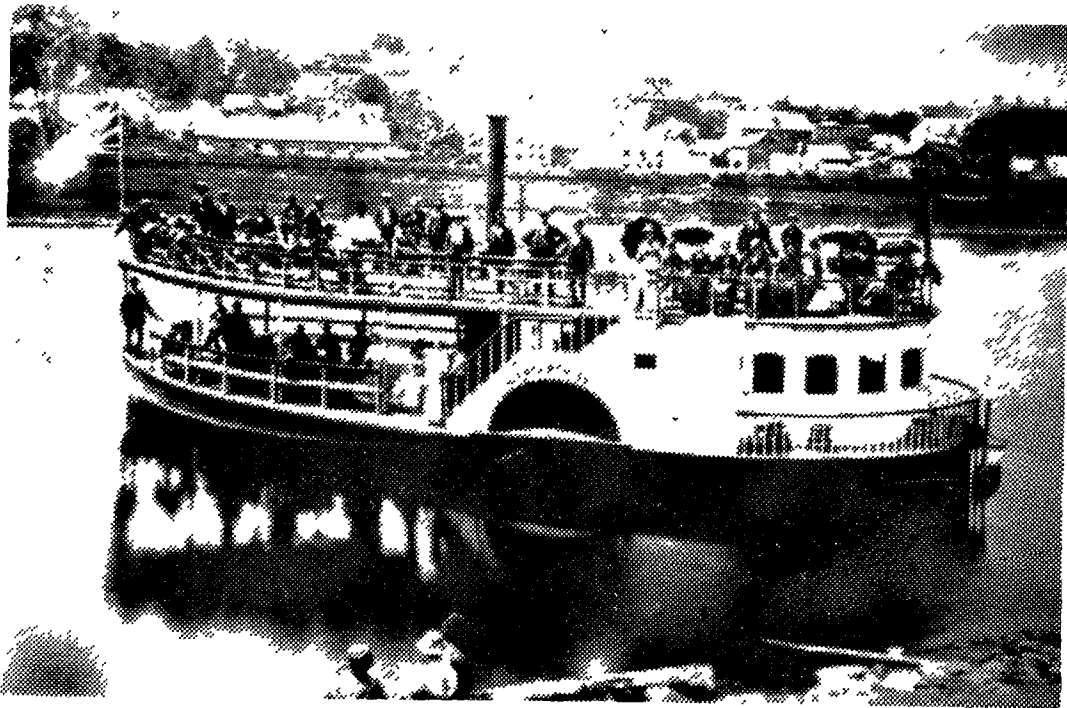
C'est le soir que l'Enterprise promenait les beaux et les belles de notre cité, et c'est principalement les mercredi, jeudi et vendredi de chaque semaine qu'il était nolisé pour les excursions d'agrément. Tous les jours d'ailleurs, il se rendait à Brompton Grove, excepté le dimanche, et on payait 25 sous pour un billet d'aller et retour. Ceux qui désiraient s'abonner pour la saison achetaient un billet de \$5, qui donnait droit de passage à la fois à cinq membres de la même famille. On devait ajouter une piastre pour chaque personne additionnelle au delà de cinq.

L'Enterprise eut beaucoup de vogue, mais son existence fut de courte durée: il abandonna ses courses après

deux ans de navigation... Echoua-t-il tout bonnement sur un banc de sable vis-à-vis la ferme Brault, pour tomber lamentablement en ruine? La glace, en mordant sa carène, le condamna-t-elle à périr? Est-ce le feu qui se chargea de sa destruction? Peut-être l'Enterprise eut-il à souffrir de ces trois épreuves. En tout cas, il ne reste plus de son passé que quelques débris de pilotis encore plantés en arrière de la Silver Spring, où l'on prétend qu'il accostait aussi parfois." 1

---

1 Mgr Maurice O'Bready, De la pagaie à l'hélice.



## SOMMAIRE

Les Cantons de l'Est, ou Townships de l'Est, comprennent la région qui s'étend de la frontière canado-américaine aux domaines des anciennes seigneuries du fleuve Saint-Laurent, des vallées du Richelieu et de la Chaudière. Jadis peuplée exclusivement d'anglophones, l'Estrie actuelle montre de jour en jour un visage plus français.

Pendant près de deux siècles l'accès à cette région n'était assuré que par les rivières Chaudière et Saint-François que suivirent les missionnaires de la paix ou de l'Évangile aussi bien que les militaires indiens, français, anglais ou américains.

Après 1783, les Loyalistes américains, en quête d'un refuge en terre britannique, furent admis à coloniser cet immense territoire nouvellement arpenté. Ils parvinrent très tôt au cœur de l'Estrie en longeant le lac Memphremagog, et en descendant les rivières Magog et Saint-François. C'est ainsi que Sherbrooke, située au confluent de ces deux cours d'eau, devint dès le début la métropole commerciale de la région. Des noyaux de colonisation se développèrent aussi à Richmond, Drummondville, Stanstead, Outlet (Magog), etc...

Le problème vital pour ces colons isolés demeura longtemps de communiquer entre eux d'abord, puis d'atteindre

Les marchés canadiens de ravitaillement et d'écoulement de leurs produits agricoles.

On pensa, au début, que le Saint-François pourrait, après quelques aménagements, devenir une voie navigable facile et permanente; mais ce fut peine perdue. Des sentiers de fortune coururent alors le long de ses deux rives, et les colons disséminés dans nos forêts purent établir de rares mais fructueux contacts avec Trois-Rivières.

Mais à Québec, les gouverneurs devaient faire face au problème des immigrants qui arrivaient chaque année plus nombreux des Iles britanniques; ils s'avisèrent de les loger dans les Townships de l'Est. C'est alors que Craig, malgré la désapprobation des élus du peuple, décida d'employer la garnison confiée à son commandement pour ouvrir, jusqu'au coeur de la région, une route de pénétration à laquelle il attachait son nom. Malheureusement, après son rappel, la route ouverte en dépit de nos parlementaires ne sera pas entretenue et demeurera pendant quarante ans un lamentable casse-cou.

Vers 1835, Gosford voulut également doter nos cantons d'un chemin de sortie qui relierait Sherbrooke et Québec, mais le sort du chemin Gosford ne fut en rien plus enviable que celui de la route Craig.

Sherbrooke fut assez lent à s'assurer une communication avec Montréal. Mais dans les cantons bordant la baie Missisquoi ainsi que dans les suivants, en direction du lac Memphremagog, les colons apprirent très tôt à s'ouvrir des sentiers qui leur permettaient de rejoindre, en hiver, les anciennes seigneuries de la vallée du Richelieu. Puis, de la tête du lac Memphremagog, une sortie fut percée par Shefford et Granby, qui pourra desservir étagalement toutes les colonies de Stanstead. Les Sherbrookoïis qui voulaient se rendre à Montréal devaient faire un long détour par le lac Massawippi avant de rejoindre le "Outlet Road", et ce n'est que vers 1835 qu'ils couperont par Orford et Stukely pour rallier enfin la grand'route dans Shefford.

Quant à la région des Bois-Francs, elle fut peuplée assez tard par des "squatters" candiens-français. Pendant plus de dix ans, complètement isolés du reste de l'humanité, force leur fut de traverser à pied les quarante milles de savane qui les séparait de Trois-Rivières pour y quérir leur ravitaillement. La misérable route qu'on leur ouvrit vers 1845 embourbait encore souvent ses voyageurs et il était prudent de ne la parcourir que par jours de beau temps.

En somme, toutes les routes des Townships étaient détestables et les haut cris des colons ou des commerçants intéressés n'y pouvaient rien: l'incurie irrémédiable du

Gouvernement et la désuétude de la législation routière étaient cause que tout progrès était entravé dans l'ensemble de l'Estrie.

Il fallait un violent coup de barre. De zélés missionnaires colonisateurs se chargèrent de dénoncer courageusement l'inanition des autorités responsables et de leur tracer un programme d'action, dont l'application immédiate et intelligente pourrait rendre un peu d'espoir et amener un minimum de prospérité chez cette population méritante de l'Estrie qui n'avait été traitée jusque là qu'en parent pauvre et déshérité.

Leur démarche ne porta pas à faux: Sir Georges-Etienne Cartier remplaça la tenure seigneuriale par le système municipal; il remania ensuite la législation routière et transféra à la municipalité le soin d'entretenir ses routes publiques. (1855)

L'Estrie connaîtra désormais son ère de progrès.

