

LE CHEMIN CRAIG

par Michel Gagné

Au début du XIX^e siècle, époque où la tenure seigneuriale régnait en maître, les voies de communication entre les diverses seigneuries étaient plutôt rares et souvent déficientes. Voici donc la petite histoire d'une de ces routes qui contribua non seulement au développement des terres mais également à l'établissement d'une nouvelle artère postale dans la seigneurie de Saint-Gilles de Beaurivage.

Tout d'abord, mentionnons que cette seigneurie doit son origine et son nom à Gilles Rageot, Sieur de Beaurivage, qui était négociant à la place de la Basse-Ville de Québec en 1738.

Le 1er avril de la même année, il se voyait octroyer par le gouverneur, le marquis de Beauharnois, et par l'intendant de la Nouvelle-France, Gilles Hocquart, le territoire dont les limites nord sont adjacentes aux seigneuries de Gaspé, Desplaines (Belle-Plaine) et Sainte-Croix, celles de l'est aux seigneuries de Lauzon, Saint-Etienne et Sainte-Marie, celles du Sud aux cantons de Broughton et de Leeds et les limites ouest touchent à la seigneurie de Sainte-Croix. Des nos jours, la seigneurie fait partie du comté de Lotbinière (Fig.1)

Ouverture du Chemin Craig

L'ouverture à la colonisation amena, en 1810, l'ouverture du Chemin Craig qui allait métamorphoser l'existence des habitants de la seigneurie de Saint-Gilles. Ce chemin partiellement tracé par l'arpenteur Jos. Kilmore connut de multiples controverses avant même sa réalisation.

Prévu initialement pour 1806 aux frais du fondateur de la compagnie du Nord-Ouest, Joseph Frobisher, il ne se réalisa pas et s'arrêta à la phase préliminaire. En 1810, le gouverneur James Henry Craig (Figure 2) repensa l'opération et mit à exécution, dans un premier temps, les plans de Kilmore non seulement pour faciliter

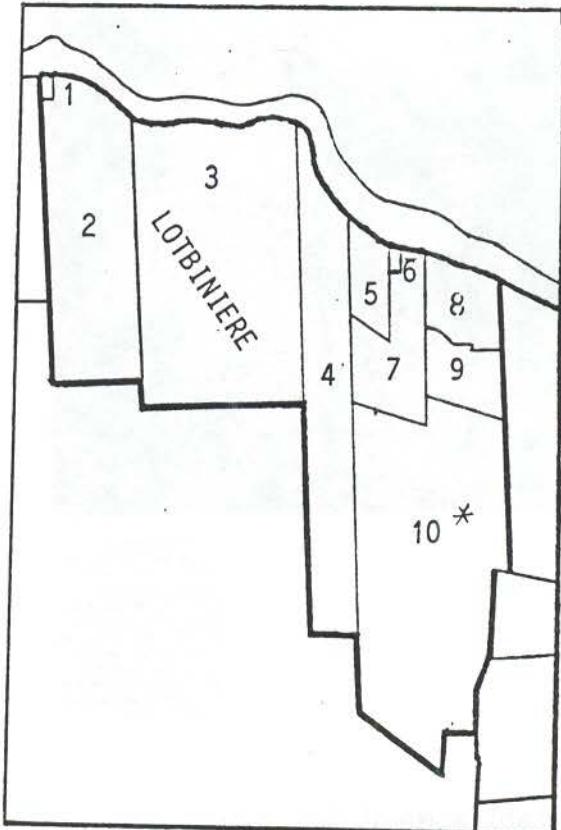


Figure 1

Disposition des diverses seigneuries composant, de nos jours, le comté de Lotbinière

- 1- Beauvais
- 2- Deschaillons
- 3- Lotbinière
- 4- Sainte-Croix
- 5- Bonsecours
- 6- Duquet
- 7- Belle-Plaine
- 8- Tilly
- 9- Gaspé
- 10- SAINT-GILLES



Figure 2

James Craig est né à Gibraltar en 1748. Dès l'âge de 15 ans, il entre dans l'armée et participe à la guerre d'Indépendance des États-Unis. On le retrouve ensuite en Hollande, puis en Afrique du Sud, aux Indes, en Italie et en Sicile. C'est donc un militaire de carrière qui devient gouverneur des Canadas en 1807.

l'établissement des colons aux environs de Québec, mais aussi pour atteindre plus aisément ceux établis dans les Cantons de l'Est et leur signifier qu'ils appartenaient au pays et qu'ils devaient, eux aussi, participer au développement de la région.

Le Chemin Craig traverserait les cantons de Leeds, Irlande, Halifax, Chester et Tingwick près de Shipton (Figure 3). Toutefois, à partir de Leeds, le gouverneur Craig opta pour le plan de l'arpenteur Joseph Bouchette (Figure 4) qui lui semblait beaucoup plus simple.

Les travaux débutèrent en juillet 1810 pour être parachevés à Shipton - aujourd'hui Richmond - le 1er novembre de la même année. Ils furent exécutés par quelque 400 militaires appartenant aux différents régiments affectés à la garnison de Québec sous le commandement du major Robinson et du quartier général Kempt.

Ces soldats furent soumis à l'abattage des arbres, au creusage de fossés, à la construction de ponts, à l'assèchement des marais, tout en somme pour en arriver à faire une route carrossable pour le passage de la diligence.

Nous pouvons lire dans la Gazette de Québec du 17 novembre 1810 une descriptions des plus révélatrices: Un chemin de 75 milles a été coupé à travers la forêt vierge et assure une bonne communication en voiture de Québec à Shipton (aujourd'hui Richmond). Il a généralement 15 pieds de largeur, débarassé de toutes souches et autres embarras, lié et embelli par 120 ponts de diverses grandeurs, dont 24 traversent de grands ruisseaux et celui qui est bâti sur une branche de la rivière Bécancour, nommé pont de Craig, est fort bien fait.



Figure 4

Joseph Bouchette, arpenteur. (APC)

Le transport du courrier

Au terme de sa construction, on procède à l'organisation d'un service de transport. Dès le 14 janvier 1811, Josiah Stiles établit une ligne de diligence entre Québec et Boston. Le départ s'effectuait de Québec le lundi

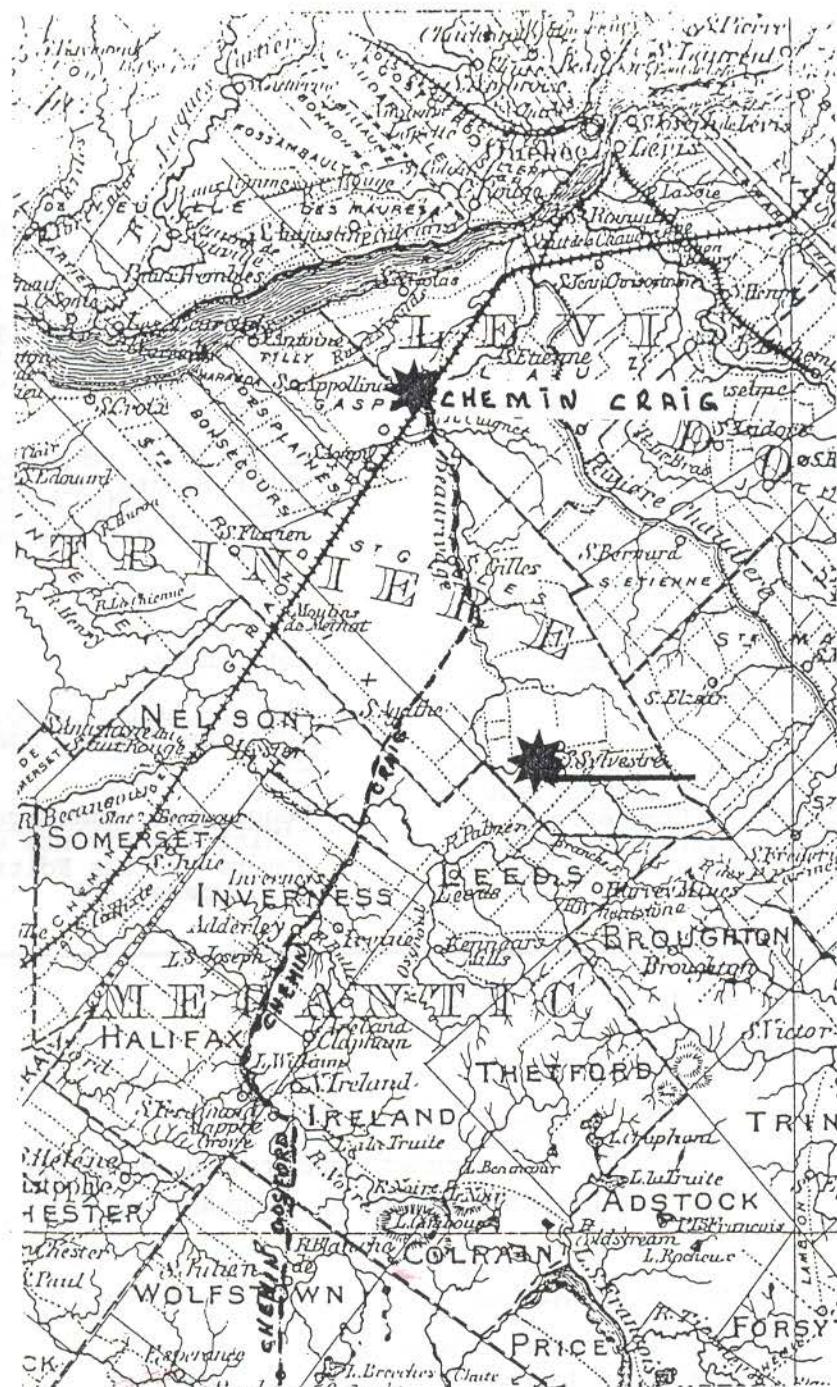


Figure 3

pour arriver à Boston le samedi suivant, soit six jours plus tard.

Malheureusement, peu de temps après son ouverture, la guerre éclata entre les Etats-Unis et le Canada, ce qui paralyса considérablement la colonisation souhaitée. Les hostilités de 1812 venaient de porter un dur coup au Chemin Craig qui fut laissé à l'abandon pour finalement devenir impraticable.

La diligence qui voyageait entre Québec et Stanstead cessa de circuler, ce qui fournissait une excellente excuse au gouvernement pour abandonner définitivement l'entretien de cette voie de communication.

Le chemin s'encombra rapidement d'arbres tombés, perdit par la crue des eaux plusieurs de ses ponts et se détériora à tel point qu'il était devenu impossible de voyager entre Richmond et Leeds.

Malgré sa courte période d'exploitation, il est tout de même intéressant de connaître les pérépéties d'un voyage Québec-Boston en diligence. Il est peut être bon de rappeler qu'à cette époque, la diligence servait au transport des passagers et du courrier. Donc, la poste était directement liée aux activités de la diligence.

Ceux qui désiraient faire le voyage ou expédier des missives se rendaient au marché de la Haute-Ville de Québec chez un dénommé John Palmer.

Des arrêts étaient prévus à Saint-Nicolas, Saint-Sylvestre, Ireland, Chester et Shipton. A peu de distance de là, soit à la jonction de la rivière Saint-François et de la route menant à Montréal, une diligence prenait cette direction, et une autre celle de Boston.

Malheureusement, aucune marque postale n'existe pour les villes situées sur le Chemin Craig pour cette période. Les enveloppes sont également rares car le chemin ne fut utilisé qu'entre 1810 et 1812.

Conclusion

Comme nous pouvons constater, l'existence du Chemin Craig fut de courte durée mais l'on peut tout de même affirmer que cette route historique joua un rôle de premier plan dans le développement de la région tout aussi bien dans le domaine de la colonisation que du service postal.

En guise de remplacement on entreprendra, en 1829, la construction d'une nouvelle artère qui aura pour nom le Chemin Gosford.

Références:

Sur le Chemin Craig, Madeleine Ferron, Editions Stanké, Montréal, 1983, p.14-25

Besoins de communication, Nos Racines, L'Histoire vivante des Québécois, Numéro 72, Les Editions T.M.L.Inc., 1979, page 1435

À VENDRE

Une collection des premiers numéros du magazine de The Postal History Society of Canada

The Postal Histo-Mine

I à IX

The Postal History Society
of Ontario Journal

10 à 13

The Postal History Society
of Canada Journal

14 à 34

(manque seul. le no 18)

+ Index Nos 1 à 20

En tout, 36 numéros..... 20 \$

Plus

S'adresser à: Denis Masse,

No 37 (31 mars 1984)

Boîte postale 1212,

No 38 (30 juin 1984)

Place d'Armes, Montréal

H2Y 3K2