

Cap sur jadis

Josianne Desloges

Numéro 153, été 2017

Chemins anciens. Des voies à explorer

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/85840ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Desloges, J. (2017). Cap sur jadis. *Continuité*, (153), 32–34.

Cap s



Centre d'interprétation, parcours touristique, aménagement : il existe plusieurs façons de valoriser le patrimoine routier et d'en célébrer la mémoire. En voici trois exemples.

JOSIANNE DESLOGES

↑ Gravure représentant le chemin Kempt en 1860
Source : Société historique Marchault

→ Cette maison de pierre, construite en 1835, est toujours visible à l'entrée de Saint-Jacques-de-Leeds.

Source : Fonds James Gordon Kinneir, Centre d'archives de la région de Thetford

Relier la Gaspésie au Bas-Canada, ouvrir les terres des Cantons-de-l'Est, sillonner des zones agricoles au cœur de Montréal : les chemins fondateurs québécois ont été le théâtre de plusieurs missions. Encore aujourd'hui, ces voies de colonisation, de communication et de commerce ont des histoires à raconter.

Le chemin Kempt

Avant l'ouverture du chemin Kempt, aménagé entre 1828 et 1833, les Gaspésiens passaient l'hiver isolés du reste de la colonie et ne recevaient du courrier qu'une fois par mois. «La Gaspésie avait été oubliée dans la construction des routes. Quand on voulait aller à Québec ou à Montréal, ce devait être en empruntant la voie maritime par voilier», raconte Michel Goudreau, auteur du livre *Chemin historique Kempt. Guide du marcheur*, publié en 2012 par l'organisme Héritage Chemin Kempt.

Les pressions populaires exercées sur le gouverneur de l'époque, Sir James Kempt, ont fini par porter leurs fruits. Un chantier a été mis en branle. Toutefois, le gouvernement ne voulait pas y investir beaucoup d'argent. Pour éviter de

sur jadis



construire des ponts, il a conçu un tracé détourné le long des plateaux, donc assez loin de la rivière. « De Causapschal à Ristigouche, le chemin passait en pleine forêt », mentionne l'auteur.

L'homme a relevé dans les archives de nombreuses anecdotes concernant cette voie. Elles se déroulent tant au Québec qu'au Nouveau-Brunswick, puisque son tracé frôle la frontière entre les deux provinces. « C'était une route dangereuse, surtout pour les non-initiés. Au moins trois postiers sont morts en l'empruntant. D'autres voyageurs ont dû être amputés des deux jambes, victimes du froid. » Le périple d'un photographe venu croquer le portrait des habitants des villages éloignés et celui d'un musicien ambulant, de passage dans la région avec son orgue de Barbarie sur le dos, ont également retenu l'attention de l'auteur.

Le chemin Kempt a joué un rôle primordial dans l'histoire de la péninsule durant une trentaine d'années. « Puis, en 1857, on a ouvert le chemin Matapédia, qui suit la rivière du même nom. En réalité, c'est lui qui aurait dû être aménagé dès le début », relate M. Goudreau.

Aujourd'hui, la partie centrale du chemin Kempt compte pour un segment de la route 132. Quelques panneaux in-

diquent l'emplacement de l'ancien tracé, près de Métis. Cela dit, c'est surtout à l'extrémité est, près de Ristigouche, que la route a été mise en valeur. Le Centre d'interprétation du chemin Kempt a ouvert ses portes en 2000 dans l'ancienne église St. John's United Church. Enfin, la maison que l'on désigne comme la plus ancienne de la vallée de la Matapédia, qui servait de relais à l'époque, existe toujours. Elle a été déplacée derrière l'église de Causapschal.

Les chemins Craig et Gosford

L'histoire des chemins Craig, praticable à partir de 1811, et Gosford, inauguré en 1843, aurait pu servir d'avertissement au gouverneur Kempt. Là aussi, le tracé initial, construit à rabais, en plein bois, a cédé la place, quelque 30 ans plus tard, à une route mieux adaptée au territoire existant.

« Le chemin Craig passait dans des endroits escarpés et traversait beaucoup de rivières et de marais. Abandonné aux aléas de la nature et aux soins limités des rares colons installés aux alentours, il est vite devenu impraticable », explique Pascal Binet, professeur d'histoire au Cégep de Thetford Mines. Le chemin Gosford a été construit pour le remplacer en contournant les obstacles naturels.

Lorsqu'on épluche les journaux de l'époque, on peut lire certains articles qui présentent le chemin Craig comme une route commerciale reliant Québec à Boston. « Néanmoins, une route existait déjà entre Richmond et Boston, note l'historien. Le chemin Craig a comblé le tronçon manquant jusqu'au Québec. Il a ouvert un passage entre les États-Unis et les Cantons-de-l'Est, permettant au gouverneur Sir James Henry Craig de faire installer des colons anglophones dans la province. »

Le gouverneur anglais ne l'a pas eue facile avec la construction de son chemin, le Parlement refusant de lui accorder du financement. La Chambre d'assemblée avait un certain pouvoir pour voter les budgets, et les députés francophones étaient assez nombreux à cette époque, indique Pascal Binet. « Craig a dû recourir à des militaires pour mener à bien son projet. Il en a résulté une route marchande difficile d'accès et peu achalandée. Des auberges étaient localisées le long du parcours, mais elles étaient peu fréquentées. »

Plusieurs légendes sont liées au chemin Craig, dont celle d'un pionnier engagé par l'armée britannique pour surveiller l'avancée potentielle des troupes américaines entre 1810 et 1812. « Il avait l'ordre de brûler les ponts en cas d'attaque et de ramener à Québec le bétail des fermes locales », raconte l'historien.



Entre 1957 et 1959, on procédait aux derniers travaux d'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges, à Montréal.

Source : Archives de la Ville de Montréal,
VM166-R3173-2.3449-4505-046

Par la suite, la création du chemin Gosford, arrivée à un moment où anglophones et francophones cohabitaient difficilement, soit en pleine rébellion des Patriotes, a obligé le gouverneur Craig à quitter ses fonctions de manière précipitée.

Aujourd'hui, le chemin Craig est devenu la route 216, alors que le chemin Gosford, dépassé Thetford Mines, vers Weedon, forme un tracé parallèle à la route 112. On voit encore des vestiges des deux chemins dans certains villages, mais les voies initiales ne sont plus praticables.

La route panoramique, située entre Saint-Gilles et Saint-Jacques-de-Leeds, constitue une partie surélevée de l'ancien chemin Craig. Elle permet d'avoir une vue imprenable sur les terres du secteur de Thetford Mines. Le visiteur peut parcourir son circuit-découverte en automobile. Il passe ainsi par 14 stations d'interprétation avec des explications historiques et des gravures d'époque. Beaucoup de cimetières anciens, quelques églises et écoles ainsi que les vestiges de plusieurs moulins (à Kinnear's Mills) sont toujours visibles dans la région. Ils témoignent d'une présence anglophone peu documentée. Or, c'est justement grâce aux traces politiques laissées par les chemins Craig et Gosford que Pascal Binet a pu en apprendre davantage sur ce pan de l'histoire du Québec.

Le chemin de la Côte-des-Neiges

Le chemin de la Côte-des-Neiges, en plein cœur de Montréal, est l'un des seuls chemins anciens localisé en milieu urbain. Au début du XIX^e siècle, les flancs du mont Royal sont exploités à des fins agricoles. En 1862, on ouvre sur son côté ouest la première voie carrossable à travers la montagne. « C'était un chemin sinueux et accidenté qui permettait de traverser entre deux sommets », décrit Claudia Villeneuve, architecte-paysagiste au Service des

grands parcs, du verdissement et du mont Royal de la Ville de Montréal.

La spécialiste travaille à marquer cette voie ancienne dans le cadre du projet Escales découvertes. Celui-ci vise à améliorer l'accessibilité au site patrimonial du mont Royal et à favoriser la découverte de ses richesses naturelles et culturelles. L'initiative se concrétisera cette année pour le 375^e anniversaire de la métropole.

Déjà, le projet a permis de mettre en évidence certains lieux d'observation sur le mont Royal qui offrent une vue particulière de Montréal. Ces arrêts bordent l'un des rares chemins fondateurs de la ville. « Nous voulions surtout mettre en valeur des vues significatives de la ville, amener les gens à la regarder autrement », précise M^{me} Villeneuve. Ainsi, des panneaux d'interprétation placés le long du tracé initial évoquent des aspects parfois inusités de son histoire. Les promeneurs y découvrent notamment qu'un village situé au pied du mont Royal a déjà accueilli une cinquantaine de tanneries et qu'on y a aussi cultivé le fameux « melon de Montréal ».

Bientôt, l'équipe installera des parois verticales pour indiquer comment les bâtisseurs d'antan ont modifié le dénivelé de la montagne afin d'y construire un chemin plus moderne. L'artiste Francis Montillaud réalisera une œuvre d'art public sur un grand mur de béton.

Également, l'organisation s'attardera à mettre en évidence le tracé fondateur dans l'espace urbain. De nos jours, le chemin de la Côte-des-Neiges, au sud, s'amorce à la rue Sherbrooke, en prolongation de la rue Guy. Il contourne le flanc ouest du mont Royal et se termine, au nord, à l'intersection de la rue Jean-Talon, en devenant le boulevard Laird. « On veut valoriser le chemin initial, mais aussi montrer comment la route elle-même et tout le patrimoine viaire se sont modifiés au fil du temps », explique Claudia Villeneuve.

Des panneaux d'interprétation indiqueront l'évolution du paysage architectural entourant trois grands carrefours, l'emplacement de l'ancien tramway ainsi que les élargissements successifs de la route. Dans le segment du chemin de la Côte-des-Neiges devenu un grand boulevard, cinq abribus seront « habillés » d'images historiques. Le pavoiement rouge installé sous forme de banderoles sur les 80 lampadaires devrait aussi attirer l'attention des automobilistes. « La répétition du geste fait ressortir la sinuosité du chemin », indique l'architecte-paysagiste.

Le projet Escales découvertes se terminera par la construction de trois petites places, comprenant des bancs et des aménagements paysagers, en bordure du cimetière de Notre-Dame-des-Neiges.

Il est rafraîchissant que, dans une métropole moderne, les concepteurs aient résisté à l'envie de créer un parcours exclusivement virtuel et interactif. « On voulait que les gens prennent conscience du patrimoine qui les entoure avec leurs yeux, dans l'espace réel, et non à travers leur téléphone », fait valoir M^{me} Villeneuve.

Josianne Desloges est journaliste au quotidien *Le Soleil*.
