



GÉOTHERMIE
NUNAVIK

Mémoire de Guy-Claude Morin,
de Géothermie Nunavik
Et arrière-petit-fils d'Alexis Morin,
premier maire d'Aubert-Gallion,
Saint-Georges,

À la Commission Dériger

Sur le prolongement de l'autoroute 73, Robert Cliche,
entre Beauceville et Saint-Georges

le 09 novembre 2006.

Pertinence de ce bref mémoire :

Projeter un éclairage historique sur le sujet traité,
Porter un regard sarcastique sur la situation,
Espérer des lendemains prometteurs.

Monsieur le président, madame la commissaire,

Je salue ce formidable exercice de démocratie que vous présidez et je tiens à vous assurer que mon bref mémoire se veut, en toute bonne foi, être respectueux de votre mandat même si une pointe de sarcasme et d'humour teinteront mes propos, sans aucune malice.

Vous trouverez en annexe une copie de textes historiques tirés de « Histoire de Saint-Georges de Beauce », livre écrit en 1935 par l'avocat Robert Vézina et le notaire Anger.

Vous êtes, en ce jour, une suite logique à une première commission Destimonville tenue le 25 mars 1811 en Beauce.

« Nous, Jean-Baptiste Destimonville, Écuyer, Jr, pour le district de Québec, nous ayant été présenté une requête en date du deux d'août mil huit cent onze par les nommés Francois Perreau...En conséquence, nous nous sommes transportés le mardi, le vingt-cinquième jour de mars à l'heure susdite à la salle publique du presbytère susdit où tous assemblés, les sieurs Louis Grégoire, Inspecteur de la paroisse de Sainte-Marie, Francois Bonneville, Capitaine de Milices aussi.... »

Je ne citerai que quelques passages ici : « ...en outre qu'il serait injuste et onéreux d'obliger les habitants de trois paroisses à aller travailler dans une paroisse étrangère, dont ils sont éloignés depuis dix jusqu'à dix-huit lieues, et qu'ils perdront plus de temps pour aller et revenir de cette route qu'ils n'en mettront à travailler qu'en outre les ravages annuels que les inondations occasionnent considérablement les travaux des chemins, ponts de voitures. »

« Les habitants de Saint-Georges complètent alors leurs routes sur leur propre territoire. Quand j'emploie le terme complètent, je veux dire, font tant bien que mal des chemins où les chauffeurs pressés d'aujourd'hui augmenteraient leur répertoire de jurons. »

« C'est alors que les autorités gouvernementales décident la construction du « Kennebec Road » en 1829. On voulait communiquer avec les États-Unis. Il y avait longtemps que les Abénakis disaient que c'était la route la plus courte de Québec à la Nouvelle-Angleterre. Ils l'avaient affirmé à Samuel de Champlain. Ce n'est qu'en 1830 qu'elle fut ouverte dans toute sa longueur. »

« ... Le Kennebec road est le dernier tronçon de la route Lévis-Jackman...Le 11 septembre 1830, le Québec Mercury pouvait annoncer que deux voyageurs de l'État du Maine étaient arrivés la veille chez M. McKensie, à l'Hôtel Lauzon. Ils avaient fait tout le trajet en voiture et rapportaient que le chemin était bon ...Le 3 septembre 1831, le Canadien nous apprend qu'un carosse tiré par quatre chevaux est arrivé à Lévis par le chemin Kennebec... »

« L'ouverture de ce chemin eut une grande importance pour toute la Beauce. Les américains s'en servirent pendant un grand nombre d'années pour leur commerce d'animaux... »

« Dès le commencement de 1833, ce nouveau chemin devint la grande voie postale entre Québec et Boston...en 1835, Samuel Hough, grand voiturier de Québec, s'associa à Jonathan Spaulding de Skowhegan, et tous deux établirent des diligences qui mettaient Québec en communication avec Boston trois fois la semaine. Le voyage d'une ville à l'autre se faisait en quatre jours et demi, puis plus tard en deux jours et demi. Le prix du passage était de dix piastres... »

Fin des citations de l'ouvrage cité.

En cette année du 150^e de Saint-Georges, je pense souvent à nos ancêtres, à mon arrière grand père, Alexis Morin, premier maire, et à tous ces valeureux Jarrets Noirs qui nous ont mis la table, nous ont insufflé cet entrepreneurship beauceron qui s'est développé malgré notre isolement hivernal et malgré l'état de nos routes. Il faut être vraiment têtu et débrouillard pour parvenir à progresser dans ces conditions.

Nos gouvernements se réclament du miracle beauceron sur toutes les tribunes, mais une chance que le ridicule ne tue pas, car le drapeau aurait toujours été en berne sur l'assemblée nationale étant donné le peu de considération faite à nos liens routiers qui, on le sait, est une arme stratégique dans le monde des affaires.

Si la Beauce et Saint-Georges en particulier ont pu être aussi productifs dans de telles situations, imaginez ce qu'il aurait été possible de faire avec des voies carrossables ? Que de rendez-vous manqués avec l'histoire ! Le Québec s'est privé d'un essor économique considérable tout en nous limitant aussi dans notre expansion.

Les coachs au hockey qui ne mettent pas en valeur leur vedette et ne leur donnent pas assez de temps de glace subissent l'opprobre des partisans...Et pourtant...avons-nous eu notre temps de glace en Beauce, nous les vedettes de l'entrepreneurship ?

Le passé étant le passé, il fait bon parfois de regarder en arrière et de nous rendre compte que nous avons été patients, trop patients et que nous en répondrons devant nos enfants. Mais nous avons une réalité à vivre, un avenir à dessiner, un héritage à transmettre, un flambeau à alimenter.

Je suis confiant que les mémoires que vous avez entendus inspireront votre rapport et que vos compétences respectives sauront traduire l'urgence de corriger une erreur, que dis-je, une injustice flagrante envers les vedettes de l'entrepreneurship beauceron qui a privé si longtemps tout le pays de nos potentialités, de nos rendez-vous avec l'histoire...

Je termine avec le chapeau à la main pour vous saluer bien bas et je ne puis manquer l'occasion de vous servir à ma façon la réponse du comte de Frontenac :

« Aller dire à ceux qui vous envoient que nous répondrons par la bouche de nos camions»

Respectueusement,



Guy-Claude Morin

Saint-Georges, Beauce

Géothermie Nunavik.

Annexe de 10 pages d'extraits du livre :

Histoire de Saint-Georges de Beauce
Robert Vézina, avocat
P. Angers notaire
15 avril 1935

Histoire de Saint-Georges

de

Beauce



PAR

ROBERT VÉZINA, AVOCAT

P. ANGERS, Notaire, Collaborateur

avril 1935

CHAPITRE II

Les moyens de transport

Dans les premiers jours de la colonisation de Saint-Georges, les gens ne se rendaient pas à Québec facilement. Ils n'y allaient que par accident. Habitué que nous sommes à l'automobile, aux chemins de fer, nous ne pouvons pas nous figurer l'état des premiers colons. Ils étaient pour ainsi dire enchaînés dans leur paroisse respective. Les effets étaient embarqués dans des canots. On faisait de nombreux portages à dos d'hommes ou de chevaux, en suivant les rives de la Chaudière; ou encore, on enfilait les sentiers sinueux tracés en pleine forêt par les abénaquis.

Le premier véhicule employé par les habitants pour descendre des produits à Québec ou en remporter ce qui leur était nécessaire, fut les "menoires à billot".

Ces "menoires à billot" étaient composées de deux perches d'érable et de merisier, de douze à quinze pieds de longueur, reliées à peu près au milieu à une bille de bois rond, fixées par des chevilles de bois d'érable. On plaçait sur cette bille les effets qui devaient y être attachés solidement.

Une des extrémité de ces perches traînait à terre, tandis que le bout de l'autre côté de la bille servait de brancards pour y atteler soit un cheval ou un boeuf.

Ce véhicule tout à fait original était le seul qui pouvait transporter une charge assez lourde dans les chemins à peine ouverts.

Les cantons de la Beauce avant leur colonisation, étaient sillonnés de chemins de sucrerie, que les habitants des seigneuries construisaient en commun pour se rendre aux belles érablières dont la région est parsemée. Ces chemins de sucrerie étaient très étroits, mais avaient quelquefois une longueur de quinze, vingt, et même plus de trente milles en pleine forêt. Ils étaient censés ne servir que lorsque la neige en avait couvert les souches, troncs d'arbres, branches, racines et cailloux.

Avant même la saison de sucre, la neige était disparue, et il fallait, par ces mêmes chemins d'hiver, sortir le sucre des bois, alors on se fabriquait des "menoires à billot" très fortes qui remplaçaient la traîne d'hiver.

Puis suivit le "panneau" comme autre moyen de transport. Le "panneau" était une selle formée d'un large morceau de toile très forte, dont on couvrait entièrement le dos d'un cheval ou d'un boeuf. Cette toile pendait de chaque côté de l'animal, et elle avait deux grandes poches, l'une à droite, l'autre à gauche, dans lesquelles on plaçait facilement toutes sortes d'effets. Cette selle avait un siège formé d'une peau de mouton et d'étriers.

La première route pour aller à Québec fut la "Route Justinienne" dont le tracé fut fait par le Père Justinien en 1758. Les censitaires de toute la Beauce l'entretinrent jusqu'à 1813. Cette route passait à travers la forêt et traversait savannes et frontières des seigneuries Lauzon et Joliette, elle avait une longueur de plus de trente milles. Pendant plus de cinquante ans, les habitants de Saint-François (dont nous faisons partie), de Saint-Joseph et Sainte-Marie avait chacun une part de ce chemin à entretenir hiver et été. Certains étaient obligés de faire cinquante milles pour y aller.

Longtemps les beaucerons accomplirent cette besogne sans plaintes. Ils y trouvaient occasion de s'amuser. Tous les concessionnaires d'un rang ou d'une paroisse s'entendaient entr'eux pour y aller ensemble. Ce pénible voyage était une partie de plaisir. Les "violonneux" jouaient, et le petit rhum rouge faisait sauter. On dansait, se chamaillait. Le soir, à l'entour d'un bon feu, les histoires de loups-garous, feux-follets et revenants occupaient les esprits. La prière se faisait, et chacun allait dormir sous la belle étoile de la charette.

En 1810, la révolte éclate, et l'honorable Jean Thomas Taschereau, l'aïeul de l'Honorable L. A. Taschereau, se faisait le défenseur des habitants de la Beauce. La victoire leur sourit en 1813, et les habitants de St-Henri, St-Isidore et St-Bernard firent les travaux de leur chemin. Les censitaires de la Beauce en payant chacun cinquante sous, furent libérés de l'odieuse obligation d'entretenir la route justinienne. Voici des extraits du procès-verbal de la route justinienne en 1812:

EXTRAITS DU PROCES VERBAL DE LA ROUTE JUSTINIENNE, 1812.

Ce long document est une des pièces les plus intéressantes des archives beauceronnes. Il libéra la Beauce du lourd

fardeau d'entretenir ce chemin. Cette question agita la Beauce, et les paroisses de St-Henri, de St-Bernard et de St-Isidore, plus que la guerre du Canada avec les Etats-Unis qui eut lieu à cette même époque.

"Nous, Jean Bpte Destimonville, Ecuyer, Jr., pour le district de Québec.

"Nous ayant été présenté une requête en date du deux d'août mil huit cent onze par les nommés François Perreau, Guillaume Provost, François Banville, Jos. Chiquet et Louis Mathieu, Capitaine des Milices, Louis Grégoire, inspecteur de la paroisse de Ste-Marie, John Walsh, Notaire Public, Etienne Barbeau, Jean Bpte L'Heureux, Godfroy Bernard, Joseph Marie Bolduc, inspecteur de St-François, Etienne Poulin, Zacharie Lessard, et Jean Marie Roy, inspecteur de St-Joseph, tous propriétaires et habitants des paroisses de Saint-François, Saint-Joseph et Sainte-Marie, Nouvelle Beauce faisant tant pour eux que pour les autres propriétaires des dites paroisses, exposant qu'ils ont toujours été chargés des travaux, du chemin appelé communément la route Justinienne que depuis plusieurs années la dite Route a été en grande partie habitée des deux côtés et qu'elle est devenue partie chemin de front, et partie de sortie des nouveaux habitants qui sont le long de la dite Route, que les habitants des dites trois paroisses qui ne sont pas le long de la dite Route et dont un bien plus grand nombre sont bien éloignés, ne doivent pas être obligés à l'entretien et réparation de la dite Route, qui par la loi et l'usage du pays doit devenir à la charge des terres voisines et les suppliants ont en outre à exposer que chaque habitant des trois paroisses ont beaucoup plus de travaux de chemin à faire chez eux que n'auraient les nouvelles habitations le long de la dite route, y ayant dans les dites trois paroisses un très grand nombre de ponts, côtes, rochers et routes, et que chaque habitant a un chemin de front, tandis que les nouvelles habitations sur la Route Justinienne n'ont chacune que la moitié d'un chemin de front, et très peu de côtes et de ponts, circonstances que les exposants allèguent encore au soutien de leur demande, c'est pourquoi ils requièrent notre transport sur les lieux pour reconnaître et vérifier les exposés ci-dessus, régler les travaux de la dite Route Justinienne depuis la Rivière Chaudière, jusqu'à la rivière ET CHEMINS, en distinguant les parties qui doivent être considérées comme Route de sortie ou comme d'entretien public, et ou d'ordonner que les travaux de la dite route, pour l'entretien et la réparation soient faits par celui, et ainsi qu'il appartiendra en dres-

ser notre procès-verbal et le faire homologuer suivant la loi.

.....
.....

En conséquence, nous nous sommes transportés le mardi, le vingt-cinquième jour de mars à l'heure susdite à la salle publique du presbytère susdit où tous assemblés, les sieurs Louis Grégoire, Inspecteur de la paroisse de Ste-Marie, François Verreau, François Bonneville, Capitaine de Milices aussi, de la dite paroisse, Joseph Marie Bolduc, inspecteur de St-François, Jean Marie Roy, Inspecteur de St-Joseph, et Jos. Chiquet (probablement Squéret), Capitaine de Milices de la dite paroisse de St-Joseph et requérant, et les députés ci-après nommés de la dite paroisse, François Thibeaudot, et Joseph Bolduc ont nommé le capitaine Louis Mathieu de St-François, pour parler pour eux, de la paroisse de St-Joseph présents, Joseph Nadeau, Joseph Roy, Jean-Baptiste Cliche, Louis Vachon dit Pomerleau, François Nadeau, Etienne Doyon, Charles Nadeau, Augustin Morency, Jean Labbé, René Labbé, Etienne Nadeau, Etienne Labbé, Joseph Charpentier, Joseph Poulin, et Charles Champagne lesquels ont nommé le capitaine Jos. Chiquet pour parler pour eux, et de la paroisse de Ste-Marie présents Thomas Pierre Joseph Taschereau, Ecuyer, Seigneur de Taschereau, Jean Thomas Taschereau, Ecuyer, Seigneur de Linière, Julien Landry, Louis Turcot, Jean Grenier, François Bonville fils, Pierre Boivin, Louis Veilleux, Barthélemi Landry, Pierre Grégoire, François Marcoux, François Routier, Joseph Langlois, Amboire Gagnier, Jean Landry, Louis Turcotte, Jean Grenier, Pierre Faucher, François Filion, Louis Bélanger, fils, Michel Péchard, J. Bpte Bisson, François Feuilteau, Louis Landry, François Bisson, Charles Vachon, Jean Provençal, Charles Bisson, Etienne Gérard, Augustin Labbé et Charles Grenier, lesquels ont nommé Thomas Taschereau, écuyer pour parler pour eux. De St-Henri sur la route Justinienne présents Jean James, Antoine Longchamps, Joseph Morisset, Etienne Bussièrès, Roch Duquet, François . . . , Jean Lessard, Jacques Roi, Michel Rousseau, Louis Samson, Jacques Bilodeau, Pierre Gagné, Jacques Parent, J. Bpte Caron, Charles Comiré et Jean Grégoire, lesquels ont nommé Jean James pour parler pour eux et autorisés pour les habitants de la seigneurie de Lauzon sur la route Justinienne, présents: François Grégoire, Jean Brocher, Jean Cartier, Joseph Brochu, Joseph Thibeaudot, Louis Thibeaudot, François Côté,

Charles Tardif, Pierre Parent, Germain Goudreau, Laurent Gabé, Ignace Bouchard, Joseph Nadeau, Charles Carier, Joseph Carier, Elie Breton, Antoine Duclos, Charles Dumais, lesquels ont nommé François Grégoire pour parler pour eux, Jean James (probablement Jamme), parlant au nom des habitants de la route Justinienne a dit en opposition à la requête qu'il ne trouve pas juste qu'on les charge seuls des travaux de la route qu'ils veulent bien avoir une part comme les autres parce que c'est leur sortie à tous et que les clôtures sont considérables, et qu'il n'est pas sûr qu'ils n'auront toujours qu'un seul et qu'ils peuvent être obligés d'en faire d'autres et qu'ils ont en outre deux grandes côtes.

“François Grégoire dit au nom des habitants de Joliet qu'il s'oppose à la requête parce qu'étant un petit nombre d'habitations dans l'endroit, ils se trouveraient chargés d'une trop grande quantité de travaux vu que la route n'est pas conforme à la loi, que les clôtures ne sont pas à leur place, et qu'il faudra les clérer, ce qui donnera un travail plus fort que ce qu'il y a déjà de fait, qu'ils veulent bien faire leur part comme les autres mais que les travaux soient partagés à tous ceux à qui elle sert de sortie.

“Thomas Taschereau, Ecuyer, parlant pour les habitants de Sainte-Marie a dit que les habitants de Sainte-Marie tant des concessions que du premier rang ont chacun un chemin de front seul à entretenir chaque ce qui leur fait trois arpents de chemins, tant à clore qu'à entretenir outre un grand nombre de ponts, de côtes et routes et montées ce qui leur fait encore au moins un arpent et demi de route et à plusieurs trois à quatre arpents de travaux dans la route Justinienne qu'en supposant que les gens de Sainte-Marie fussent déchargés des travaux de la route Justinienne et que les habitants de la dite route Justinienne fussent seuls chargés des travaux de la dite route les gens auraient encore moins de travaux de chemins à faire que les gens de la paroisse de Sainte-Marie, puisque les habitants de la route Justinienne n'ont que la moitié du chemin du roi à entretenir ce qui ne leur fait qu'un arpent et demidechemin sur trois arpents et qu'ils n'auraient qu'un arpent et demi ou deux environ de route, ce qui joint à leur chemin de front n'égaliseront pas la quantité de travaux que chaque habitant de Ste-Marie est obligé de faire dans sa paroisse, que cet exposé est aussi pour servir de raisons aux paroisses de St-Joseph et St-François, en outre qu'il serait injuste et onéreux d'obliger les habitants de trois paroisses à aller travailler dans une paroisse étrangère, dont ils sont

éloignés depuis dix jusqu'à dix-huit lieues, et qu'ils perdront plus de temps pour aller et revenir de cette route qu'ils n'en mettront à travailler qu'en outre les ravages annuels que les inondations occasionnent considérablement les travaux des chemins, ponts de voitures. Dans les trois paroisses où il n'y a que dix terres de trois arpents chacun ont à faire et à entretenir une route de trente arpents dans laquelle se trouve un pont de près de cinquante pieds et deux côtes très fortes, ce qui fait que cette concession a trois arpents de route plus trois arpents de chemin de front formant un total de six arpents de travail par terre de trois arpents en outre des travaux des ponts et desquelles grandes côtes que la concession de St-Louis est aussi dans le même cas que la concession St-Gabriel de la dite paroisse ce aussi plus de travaux de route à faire dans la concession qu'il n'y a de travaux des routes dans la route Justinienne que ceux-là ont les travaux d'un chemin entier de front, très difficile sur lequel il y a plusieurs ponts et côtes considérables d'un dur travail, que plusieurs autres concessions dans ladite paroisse sont dans le même cas et que les frais de clôture sont en proportion de la longueur des chemins, que d'après ces exposés il soutient que la paroisse de Ste-Marie est beaucoup plus chargée de travaux que ne le sont les habitants de la route Justinienne en la faisant toute entière s'ils en étaient chargés.

“Le Capitaine Jos. Chiquet (dit Latulippe), parlant au nom des habitants de St-Joseph a dit au soutien de la requête que presque tous les printemps la force des eaux dans leur paroisse enlève ou endommage les ponts; que les inondations sont récidivées quelque fois une dizaine de fois dans l'année de sorte que l'on a à peine le temps de les réparer qu'il faut recommencer l'ouvrage; que dans les inondations la rivière couvre les chemins d'une grande quantité de bois qui donne encore un grand travail à nettoyer et qu'il arrive souvent que les sous-voyers sont obligés de commander de laisser leurs semences pour nettoyer et réparer leur chemin ou il y en a qui passent trois à quatre jours ce qui arrive souvent trois ou quatre fois dans la saison; qu'il y a trois ans que les nommés Augustin Morency, et Pierre Champagne ont passé onze journées à remplir des trous que la rivière avait fait dans leur chemin ou à mettre pierre, terre et dans plusieurs autres on a eu des quinze journées de travaux par dégats des eaux que la distance qu'il y a pour aller de chez eux travailler sur la route Justinienne, est si grande que pendant le temps qu'ils mettent, ils ont trouvé à leur retour tous leurs chemins entièrement ruinés et les clôtures enportées par ladite Ri-

vière Chaudière, ce qui prouve combien l'obligation d'aller travailler si loin de chez eux est injuste et onéreuse, tandis que les habitants qui sont sur les lieux de la dite route, n'ont pas la moitié de leur ouvrage, qu'en outre il est arrivé plusieurs fois vu cette distance que les gens en partant de chez eux pour réparer arrivent dans un temps de pluie et au lieu de raccommoder la route ne font que la gêner en mettant une terre détrempeée qui ne fait qu'empirer le chemin et les obliger à retourner faire une seconde corvée, de plus aussitôt leur retour trouver chez eux un second commandement.

“Jean-Marie Roi, inspecteur de la dite paroisse de Saint-Joseph au nom de la paroisse a exposé un relevé de la quantité des ponts du premier rang de la dite paroisse qui se monte au nombre de soixante-et-dix-neuf seulement pour le grand chemin le long de la rivière, dont partie n'ont pas moins de soixante pieds, et dont l'autre partie est accompagnée de quais, ou coulées, de côtes, considérables, outre les ponts dans les concessions.

“Le capitaine Louis Mathieu de la paroisse de Saint-François parlant au nom des habitants de la dite paroisse a dit au soutien de la requête, que les rochers qui se trouvent dans le chemin du Roi coûteront au moins trois cent piastres de frais publics de quatre-vingt à cent pieds de long sans compter un grand nombre de moindre grandeur, qu'il y a en outre des côtes qui dans l'arrivée des eaux . . . et qu'il faut pratiquer des chemins aux côtés avec des ponts sur les fosses pour passer; que les gens d'en haut de la paroisse ont en outre dix-huit arpents de chemin non concédés à entretenir; que les inondations accumulent par endroit des quantités de bois qu'il faut nettoyer par le public; Qu'il y a à la touffe de pins une moitié de chemin de front à entretenir par le bout d'en haut de la paroisse et qu'il faut faire en outre dix-huit lieues pour venir travailler à la route, ce qui est entièrement injuste et onéreux à tous les habitants de la dite paroisse de Saint-François. Joseph Marie Bolduc, inspecteur de la dite paroisse au nom des dits habitants a aussi exposé un relevé de la quantité de ponts faits sur le rang de la concession au nombre de quarante-neuf, dont partie ont soixante pieds, un de cent-vingt pieds et l'autre partie, des ponts, de quais, ou culées, avec une quantité de côtes, les dites personnes parlant au nom des trois paroisses de Saint-François, Saint-Joseph et Sainte-Marie ont produit au soutien de leur avancé les divers procès-verbaux de chaque paroisse où sont mentionnés les chemins et ponts dans leur dire.

“Et ayant entendu leur dire nous avons annoncé la visite

des lieux pour samedi à dix heures du matin et avons requis les intéressés de s'assembler chez François Vallé, sur les lieux, au jour et à l'heure susdite avant de procéder à la visite.

"En conséquence nous nous sommes trouvés dans la maison du dit François Vallé le jour d'hui vingt-huitième jour du mois de mars mil-huit cent douze à l'heure susdite ou se sont assemblées les dits Jean Thomas Taschereau, Ecuyer, Les capitaines François Verreau et Jean-Marie Roi, Louis Bélanger, et François Grégoire, lesquels au nom des dites trois paroisses nous ont présenté un acte d'accord passé le jour d'hui devant Mtres Walsh et Verreau, Notaires publics, par lequel accord les habitants de la seigneurie Taschereau consentent de n'avoir plus l'aide des habitants de la seigneurie Joliet de faire les travaux mentionnés au dit acte d'accord et le même accord les habitants des trois paroisses de la Nouvelle Beauce sont".

La route Justinienne se prolongea de Ste-Marie à St-Joseph jusqu'en 1771. Les habitants faisaient leur chemin. Et en 1771, le tracé de la route du premier rang nord-est est travaillée depuis St-Joseph jusqu'à la seigneurie Aubin de Lisle ou fief Ste-Barbe.

Les habitants de St-Georges complètent alors leurs routes sur leur propre territoire. Quand j'emploie le terme "complètent", je veux dire, font tant bien que mal des chemins où les chauffeurs pressés d'aujourd'hui augmenteraient leur répertoire de jurons. En 1799, Grant fait tracer les deux premiers rangs d'Aubert-Gallion. Et en 1857, les trois premiers rangs du nord-ouest au sud-est de la même seigneurie sont colonisés en partie.

Le fief Ste-Barbe de la Famine est uni à St-Charles de la Belle-Alliance et au canton Jersey dès 1820. Cumberland possède un rang en 1790 et six en 1857. La route Jersey Mills est adoptée par règlement du conseil municipal de Dorchester, le 11 décembre 1848. Dès 1820 on communique avec Québec depuis St-Charles de la Belle Alliance et du fief Ste-Barbe dès 1771.

C'est alors que les autorités gouvernementales décident la construction du "Kennebec Road" en 1829. On voulait communiquer avec les Etats-Unis. Il y avait longtemps que les abénaquis disaient que c'était la route la plus courte de Québec à la Nouvelle-Angleterre. Ils l'avaient affirmé à Samuel de Champlain. Ce n'est qu'en l'année 1830 qu'elle fut ouverte dans toute sa longueur.

Le Kennebec Road est le dernier tronçon de la route Lévis-

Jackman, et c'est la partie la plus pittoresque de cette belle voie. Sinueux, ce chemin offre toutes sortes d'obstacles au chauffeur le plus expérimenté tandis que les virtuoses de la belle nature ne cessent pas de se réjouir des paysages dont les horizons sont le "film". Le "Kennebec Road" s'élève graduellement jusqu'à la crête des Alléganys, véritables murs de Chine élevés par la nature entre les deux pays.

En 1829, le gouvernement vote une somme de deux milles louis pour ces travaux. Les américains avaient déjà terminé le leur de leur côté. Enfin, lisons-nous dans l'histoire de la seigneurie de Lauzon :

"Le 11 septembre 1830, le *Quebec Mercury*" pouvait annoncer que deux voyageurs de l'état du Maine, étaient arrivés la veille chez M. McKensie, à l'Hôtel Lauzon (Lévis). Ils avaient fait tout le trajet en voiture et rapportaient que le chemin était bon."

L'année suivante (3 septembre 1831) le "*Canadien*" nous apprend qu'un carosse tiré par quatre chevaux est arrivé à Lévis par le chemin de Kennebec".

L'ouverture de ce chemin eut une grande importance pour toute la Beauce. Les américains s'en servirent pendant un grand nombre d'années pour leur commerce d'animaux. Dès les premiers jours de juin jusqu'en novembre, on les voyait dans toute la Vallée de la Chaudière, achetant chevaux, animaux de boucherie, et moutons, qu'ils conduisaient dans la Nouvelle-Angleterre. Cette nouvelle voie de communication facilita malheureusement l'émigration des beaucerons dans le Maine. Ils y allèrent temporairement pour les travaux des champs et dans les bois, puis un bon nombre s'y fixa définitivement.

C'est grâce à l'opiniâtreté de Antonio Charles Taschereau, l'un des commissaires nommés par le gouvernement, que le "Kennebec Road" reliant la capitale à l'état du Maine, a été définitivement un succès. Aussi plusieurs citoyens de Boston et du Maine vinrent-ils par le nouveau chemin lui rendre visite à Sainte-Marie où il résidait alors.

Dès le commencement de 1833, ce nouveau chemin devint la grande voie postale entre Québec et Boston, jusqu'au jour où les voies ferrées vinrent inaugurer un nouveau système, soit à Saint-Georges en 1907.

En 1835, Samuel Hough, grand voiturier de Québec, s'associa à Jonathan Spaulding de Skowhegan, et tous deux établirent des diligences qui mettraient Québec en communication avec Boston trois fois la semaine. Le voyage d'une ville à l'autre se faisait en quatre jours et demi, puis plus tard en deux jours et demi. Le prix du passage de Québec et Skowhegan était de dix piastres. Les frais de malle étaient dispendieux. Un jeune amoureux écrivit à sa blonde de Saint-Joseph une lettre de quatre ou cinq feuilles de papier et paya trente centins de poste. Il faut présumer qu'ils n'échangeaient pas à tous les jours leur serment d'amour en les paraphant de leur signature.