



L'ÉPOPÉE DES CHEMINS CRAIG ET GOSFORD – PARTIE 3

Il faudra finalement attendre 1810 pour que le projet d'une route refasse surface et se concrétise enfin.

On se remet dans le contexte : pour comprendre le non-avancement du projet, cela s'explique au refus de la Chambre d'assemblée législative d'en financer la construction. D'abord, il faut savoir que la majorité des députés de la Chambre est de langue française. De plus, comme le projet visait à accroître l'immigration anglo-saxonne et à favoriser par le fait même l'assimilation des Canadiens français, il est facile de comprendre que les députés canadiens-français ne veulent pas acquiescer aux demandes du gouverneur et des députés anglais.

C'est pourquoi ils ne donnèrent jamais leur accord au projet d'une route colonisant les Cantons-de-l'Est même si les colons des cantons le réclamaient. Un dénommé Elmer Cushing, de Richmond, a présenté l'une des dernières pétitions à la Chambre. Elle fut déposée le 13 avril 1810 et demandait que la route tracée par Joseph Kilborne pour le compte de John Caldwell soit construite. Il semble toutefois que cette pétition, comme les précédentes, n'ait pas eu d'influence dans le processus législatif.

Mais comme le gouverneur possède en quelque sorte un pouvoir absolu (le pouvoir exécutif), il procède finalement sans demander leur avis. Le ton des relations entre ce dernier et la Chambre d'assemblée majoritairement francophone resta teinté de cette animosité jusqu'à son départ pour Londres en juin 1811.



Soldat et officier de la compagnie légère du 60^e régiment d'infanterie britannique vers 1800.
Source : *Gouvernement du Canada, Québec 2008, E516 (photo René Chartrand)*

Pour mener à bien son projet, Craig se tourne alors vers l'armée. Il utilise au départ près de 180 soldats de différents

régiments de la Garnison de Québec. Il trouve ainsi une occupation saine à ces soldats et espère faire une économie en recourant à leurs services plutôt qu'à ceux des habitants qui étaient presque absents des townships de toute façon. À la fin de juillet 1810, Craig confie l'exécution des travaux au major Robinson et l'inspection des travaux au quartier-maître général James Kempt, celui-là même qui deviendra gouverneur entre 1828 et 1830.



Sir James Kempt
Source : D'après un détail du portrait de William Salter (National Portrait Gallery, London, NPG3728)

Craig s'inspire du tracé que John Caldwell avait commandé en 1806 (référence partie 1), sauf qu'au lieu de débiter dans la seigneurie de Sainte-Marie, le tracé longe la rivière Beauvillage à l'arrière de la seigneurie de Lauzon, dans la seigneurie de Saint-Gilles. C'est Benjamin Ecuyer qui apportera cette correction au tracé.

On pouvait lire la nouvelle suivante dans la *Gazette de Québec* du 2 août 1810 :

« Lundi dernier au matin, des parties des différents régiments de cette garnison, au nombre d'environ 200 hommes, ont traversé la rivière afin d'aller ouvrir un chemin depuis St-Gilles à travers les townships de Leeds, Inverness, Halifax, Chester, Tingwick jusqu'à Shipton sur la rivière St-François. Le chemin à Shipton communique avec les autres chemins des États-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 St-François et dans les townships voisins une communication aisée avec le marché de Québec. »

Quelques jours plus tard, soit le 10 août 1810, Craig écrit les mots suivants à son secrétaire et bras droit, Herman Witsius Ryland :

« Nous avons commencé le chemin pour nous rendre aux cantons ; ceci étant devenu nécessaire et indispensable, parce que nous étions presque réduits à la famine. À 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. À 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 les 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 est allé faire une tournée d'inspection, rapporte qu'ils vont admirablement bien. J'espère voir le chemin terminé vers le milieu d'octobre. George Hamilton a avancé la somme de 1000 livres 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 [députés canadiens-français] ont déjà commencé à s'agiter, et je ne serais 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. »

Pour connaître les autres détails sur les péripéties de la construction du chemin Craig, rendez-vous le mois prochain !

Références : *Renseignements provenant de monographies paroissiales des régions de Lotbinière et de Richmond.*