

## Relier Québec et Montréal par le chemin du Roy

Léon Robichaud

Number 111, Fall 2012

Sur les routes du Québec. Les 100 ans du ministère des Transports

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/67577ac>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

### ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this article

Robichaud, L. (2012). Relier Québec et Montréal par le chemin du Roy. *Cap-aux-Diamants*, (111), 4–9.



James Peachey. Le pont sur la rivière du Loup, vers 1785. (BAC, C-045560).

## RELIER QUÉBEC ET MONTRÉAL PAR LE CHEMIN DU ROY

par Léon Robichaud

L'ouverture du chemin du Roy entre Québec et Montréal marque la transition entre des îlots de peuplement isolés et un village continu longeant le fleuve Saint-Laurent. Les premiers tronçons de ce chemin commencent à se déployer dès que les habitants essaient vers les campagnes à partir des villes de Québec, des Trois-Rivières et de Montréal. En 1730, ces segments ne sont toutefois pas raccordés et les déplacements entre Québec et Montréal se font toujours par voie d'eau. De 1731 à 1737, l'administration coloniale verra à

coordonner ces tracés locaux et à vaincre la lenteur des habitants afin de parachever cette artère longue de 280 kilomètres, traversant 37 seigneuries.

### LE GRAND VOYER

Sous l'Ancien régime, le grand voyer est responsable à la fois de l'entretien des chemins de campagne et des alignements des rues dans les villes. Au Canada, les deux premiers titulaires de ce poste, René et Pierre Robinau de Bécancour, seront accusés plusieurs fois de négliger leur charge. En 1706, le Conseil

souverain doit rappeler à Pierre, le deuxième grand voyer en titre, de régler les grands chemins des différentes seigneuries. C'est durant son administration que le tracé du chemin du Roy est arrêté et que les premières ordonnances pour sa construction sont émises. Cependant, il ne réussit pas à faire ouvrir un chemin continu de Québec à Montréal.

Sa mort, en 1729, coïncide avec l'arrivée de Gilles Hocquart comme commissaire ordonnateur et intendant intérimaire de la Nouvelle-France.

Ce dernier songe d'abord à maintenir la fonction de grand voyer dans la famille Robinau. L'année suivante, il choisit plutôt un officier civil qui a fait preuve d'un bon sens de l'organisation : Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc, alors contrôleur de la Marine. Le 7 janvier 1731, Hocquart annonce son appui à Lanoullier lorsqu'il ordonne à tous les officiers de milice d'obéir au nouveau grand voyer pour le « rétablissement des chemins publics dans l'étendue des trois gouvernements ». Lanoullier de Boisclerc consacra les six prochaines années à sillonner les paroisses situées sur la rive nord du fleuve. Au terme de ces travaux, les grands chemins des seigneuries relient désormais Québec et Montréal par voie de terre. Dès 1734, l'intendant Hocquart déclare avoir fait le trajet en chaise à porteurs. Trois ans plus tard, il annonce au roi que le chemin est carrossable d'une ville à l'autre.

### LA CORVÉE

En France, l'entretien des grandes routes est à la charge de l'État, jusqu'à ce que les crises financières de la fin du règne de Louis XIV nécessitent l'imposition de corvées royales. Au Canada, à défaut d'un impôt direct, le prélèvement en travail est la norme, tant pour la guerre, au moyen de la milice, que pour les chemins grâce à la corvée.

Il est à noter que les autorités coloniales n'ont pas annoncé vouloir ouvrir un chemin royal. L'intendant ordonne plutôt le « rétablissement des chemins publics » des seigneuries. Cette approche lui permet d'obliger les habitants à céder la terre requise pour le chemin sans compensation et d'effectuer les travaux par corvée individuelle, comme le stipulent les actes de concession. La devanture étroite des terres variant très peu, cette pratique répartit les charges de manière relativement égale. Les fardeaux exceptionnels, tels que les sols de piètre qualité, les écarts par rapport à un tracé rectiligne, les ponceaux de plus de 4 pieds français, soit 1,3 mètre, ainsi que les ponts doivent toutefois être répartis



Plan cadastral de Batiscan, seigneurie des Jésuites, vers 1725. (France, CAOM, G1, 461).

entre les usagers d'un ouvrage ou assumés par l'ensemble des citoyens d'une paroisse qui se soumettent alors à des corvées générales.

Le calendrier des corvées vise à ne pas nuire aux travaux des champs, mais la contrainte demeure nécessaire pour s'assurer que les chemins soient carrossables. Le premier obstacle est la réticence des habitants à céder une bande de terre d'un peu moins de dix mètres de largeur en incluant les fossés. Des ordonnances sont alors requises pour interdire d'ensemencer les chemins ou d'y placer des barrières. Quant à ceux qui tentent d'éviter les corvées, ils sont passibles d'une amende pouvant s'élever à 20 livres et du coût de la main-d'œuvre de substitution. Cette amende est salée, car elle correspond à environ deux mois du salaire d'un homme de métier.

Les corvées s'appliquent autant aux censitaires qu'aux seigneurs. Il ne faudrait toutefois pas s'imaginer qu'un capitaine de milice commande à son seigneur lors des corvées générales, car les gens plus aisés peuvent embaucher un journalier qui effectuera le travail à leur place. La responsabilité du seigneur est même limitée au prorata de la devanture de son domaine. Malgré une ordonnance de l'intendant Jacques Raudot qui ren-

dait le seigneur de la Rivière-Ouelle responsable des travaux effectués sur les terres non concédées, les intendants subséquents feront plutôt reposer cette charge sur l'ensemble des propriétaires dont les corvées faciliteront la concession de ces terres, comme ce sera le cas au nord du lac Saint-Pierre.

### LE TRAVAIL

Selon le règlement de 1706 du Conseil souverain, le grand voyer doit établir le tracé de concert avec les seigneurs, les officiers de milice, le juge, s'il y en a un, et « six des plus anciens et considérables habitants du lieu ». Le procès-verbal est homologué par l'intendant avant d'être lu et publié à la sortie de l'église le dimanche. Les capitaines de milice deviennent les principaux intermédiaires locaux de la voirie. Ils veillent à l'exécution des ordres du grand voyer, mais ils présentent aussi les doléances des habitants insatisfaits du tracé ou de la répartition des travaux. Le chemin doit avoir au moins 24 pieds français, soit 7,7 mètres de largeur, être le plus droit possible et ne pas être exposé à la crue des eaux. Si les terres sont déjà défrichées, les habitants labourent « à hullot », c'est-à-dire dans le sens du chemin en bombant le milieu, puis passent



James Peachey. Traines et carrioles sur un chemin balisé, vers 1785. (BAC, C-013696).

la herse pour aplanir le tout. Sur les terres en bois debout, les habitants doivent d'abord abattre les arbres et essoucher. Ils doivent aussi creuser des fossés de 0,8 mètre de largeur et de profondeur de chaque côté et construire des ponceaux pour mener les eaux des rigoles sous la nouvelle chaussée.

# LA CHARGE DE GRAND VOYER DE LA SINÉCURE AU RÔLE ACTIF

par Manon Bussières

Au début de la Nouvelle-France, les seigneurs et les habitants ouvrent et entretiennent leurs propres chemins. Au milieu du XVII  siècle, les officiers royaux commencent toutefois à se préoccuper de la voirie qui s'organise alors lentement autour d'un acteur central : le grand voyer. Le titre de grand voyer tire son origine du droit public français et des pratiques en vigueur en France où il existe une différenciation entre la grande voirie, sous la responsabilité du roi et de son représentant officiel, le grand voyer, et la petite voirie qui relève des villes et de leurs voyers, les voyers urbains. Ainsi, la grande voirie régit les chemins publics et les constructions générales comme les fortifications militaires, les ponts et les remparts, alors que la petite voirie s'occupe des rues, de l'alignement des mai-

sons, du positionnement des auvents, des enseignes et des gouttières. Fait particulier, en Nouvelle-France, le grand voyer exerce indistinctement son autorité sur ces deux types de juridiction.   titre de principal responsable des voies publiques, il régit la construction, l'entretien et la réparation de tous les chemins et ponts publics, tant dans les villes que dans les campagnes. Toutefois, en milieu urbain, il délègue souvent ses pouvoirs à des commis.

Le poste de grand voyer apparaît en 1657 lorsque la Compagnie de la Nouvelle-France pourvoit René Robinau de Bécancour de cet office. Il ne s'agit guère que d'un titre honorifique et la charge «  tait alors plutôt une sinécure », selon l'archiviste Pierre-Georges Roy. Pourtant, en 1667, la Compagnie des Indes occidentales lui octroie à nouveau la charge.



Document annonçant le salaire accordé au grand voyer Lanouillier de Boisclerc, en 1730. (ArchiviaNet).

Les actions du premier grand voyer s'av reront cependant très limitées. Il interviendra uniquement à sept ou

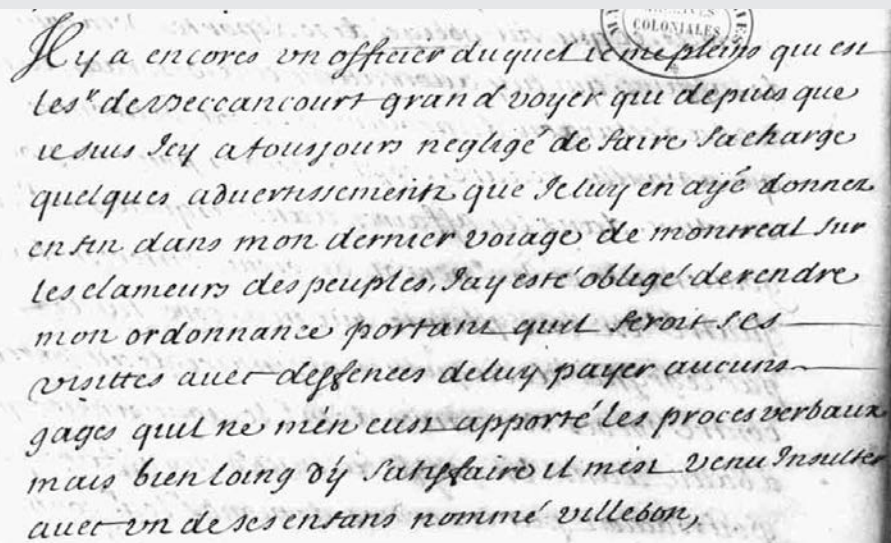
## TABLEAU PRÉSENTANT LES TITULAIRES DE LA CHARGE DE GRAND VOYER EN NOUVELLE-FRANCE

| Début - fin charge     | Nom des titulaires de la charge                                                                                                                                                           |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1667-1689              | René Robinau de Bécancour                                                                                                                                                                 |
| 1689-1729<br>1729-1731 | Pierre Robinau de Bécancour<br>La charge est vacante pendant près de deux ans entre la mort de Pierre Robinau de Bécancour et la nomination de Jean-Eustache de Lanouillier de Boisclerc. |
| 1731-1750              | Jean-Eustache Lanouillier de Boisclerc                                                                                                                                                    |
| 1750-1753              | Louis Fleury de la Gorgendi re                                                                                                                                                            |
| 1753-1754              | Ignace-François-Pierre Martin de Lino                                                                                                                                                     |

Source : Pierre-George Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *Bulletin des recherches historiques*, 37, 8 (août 1931), p. 450-451.



huit occasions durant son règne qui fera l'objet de plaintes concernant le mauvais état des chemins et la négligence de la charge. Pierre, le fils aîné de Robinau de Bécancour, succèdera à son père, en 1689, jusqu'à son décès en 1729. Son rôle actif débutera réellement en 1706 lorsque le Conseil souverain lui ordonnera de se déplacer dans toutes les seigneuries pour organiser les grands chemins. Il s'agit des premiers pas vers la réalisation d'un chemin royal reliant Québec à Montréal – projet qui habitait les autorités coloniales depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Pour ce faire, le grand voyer convoquera une assemblée dans chacune des seigneuries, puis il visitera les lieux pour déterminer le meilleur tracé en compagnie des populations locales. Il consignera ensuite



Il y a encore un officier duquel le me plaigns qui est les<sup>r</sup> desreccancourt grand voyer qui depuis que je suis icy a tousjours negligé de faire sa charge quelques aduertissemens que j'eluy en ayé donné en fin dans mon dernier voyage de montréal sur les clameurs des peuples. J'ay esté obligé de rendre mon ordonnance portant quil seroit les visites avec defences deluy payer aucuns gages quil ne m'en euss apporté les proces verbaux mais bien loing dy satisfaire il m'est venu Insulter avec un de ses entans nommé villebon,

Plainte de l'intendant concernant le travail du grand voyer Bécancour. Document daté de 1680 provenant des archives coloniales. (ArchiviaNet).

les informations concernant le tracé et la répartition des travaux dans un document, le procès-verbal, qu'il fera reconnaître officiellement par les autorités compétentes. Malgré cela, la voie terrestre ne se réalisera pas, du moins dans sa totalité, ni sur la rive nord ni sur la rive sud du fleuve.

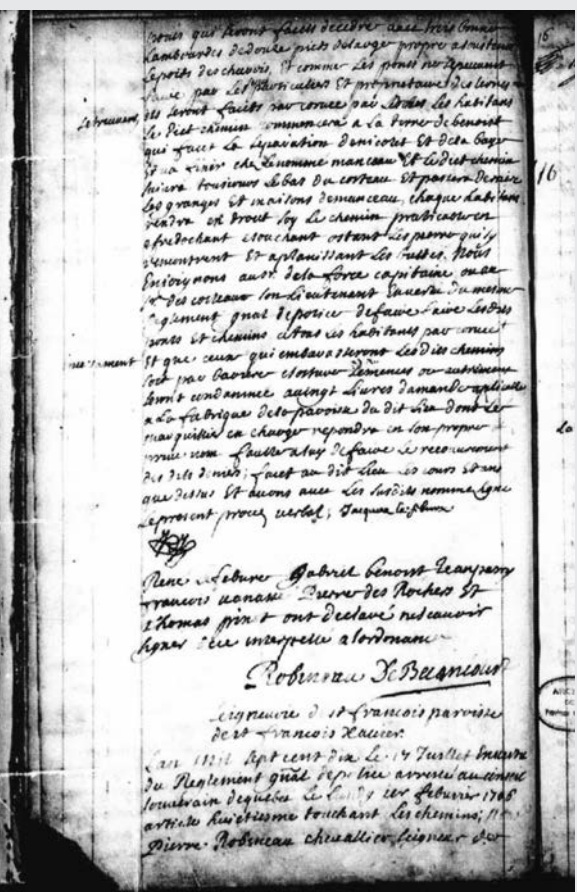
Les intendants Michel Bégon et Claude Thomas Dupuy se désolent d'ailleurs tour à tour de son inexistence, affirmant que cela nuisait à l'établissement de la colonie. C'est pourquoi, à la mort de Pierre Robinau de Bécancour, leur successeur l'intendant Gilles Hocquart cherche à combler le poste par un titulaire énergique, qui ne considérera pas la charge comme une sinécure, c'est-à-dire une charge rétribuée n'impliquant peu ou pas de travail. Son choix s'arrête alors sur Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc, qui reçoit ses lettres patentes en 1731 et qui exerce ses fonctions jusqu'à sa mort en 1750. Lanoullier de Boisclerc s'acquitte bien de ses nouvelles fonctions, notamment parce qu'il ne cumule pas d'autres charges importantes, mais aussi parce que l'implantation de voies publiques rejoint ses intérêts puisqu'il dispose du monopole des messageries entre Québec et Montréal avec l'autorisation de construire une route. À la mort de Lanoullier de Boisclerc, en

1750, Louis Fleury de la Gorgendière accèdera à la charge de grand voyer jusqu'à ce que l'intendant François Bigot le juge incapable et le remplace, en 1752, par Ignace-François-Pierre Martin de Lino qui exercera à son tour les fonctions de grand voyer jusqu'à la fin du Régime français. La guerre de la Conquête paralysera certes les activités de voirie pendant une dizaine d'années, mais elle ne fera pas disparaître la charge de grand voyer qui s'organisera, se consolidera et perdurera jusqu'à l'implantation des premières lois municipales. ■

**Manon Bussièrès est docteure en Études québécoises.**

#### Pour en savoir plus :

Les informations contenues dans le présent texte sont tirées de notre thèse de doctorat, *De la voie de passage au chemin public. Le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*. Ph.D. (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 2009, 410 p. Pour plus de détails sur l'histoire du chemin royal Québec-Montréal, voir notre article, « 1735 : premiers tronçons carrossables entre Québec et Montréal. 275 ans sur le chemin du Roy », p. 12-16, supplément de *L'État du Québec 2010*, disponible en ligne à : <http://www.letatduquebec.qc.ca/index.php/anniversaires-historiques>



Procès-verbal de Pierre Robinau de Bécancour pour le grand chemin de la côte et seigneurie de Saint-François, paroisse Saint-François-Xavier, appartenant à demoiselle Marguerite Hertel, veuve de Jean Crevier. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 03Q\_E2P20).



Le chemin du Roy à Château-Richer, Bas-Canda, 1829, © James Pattison Cockburn / Bibliothèque et Archives Canada / C-040026.

En général, les chemins ne sont pas recouverts de matériaux particuliers, d'où l'apparition d'ornières après les pluies et lors des dégels. Sous le Régime français, seuls quelques tronçons traversant des secteurs marécageux sont recouverts de rondins de bois. Le long du lac Saint-Pierre, les habitants doivent construire une levée en quelques endroits pour protéger le chemin de la crue des eaux.

Les ouvrages les plus complexes à réaliser sont les ponts. Toujours faits en bois, ils nécessitent des contributions en matériaux, des corvées générales importantes et même des contributions en argent pour embaucher les charpentiers. La répartition de ce fardeau est un exercice délicat pour le grand voyer, car l'extension du bassin des corvéables au-delà des usagers du pont peut facilement provoquer la grogne populaire. Le recours aux ressources locales limite ainsi l'ampleur des travaux. Les ponts du premier chemin du Roy ont une portée maximale d'environ 40 pieds français ou 13 mètres, ce qui nécessite, jusqu'aux années 1780, l'utilisation de bacs pour

plusieurs rivières : Cap-Rouge, Jacques-Cartier, Sainte-Anne, Batiscan, Champlain, Saint-Maurice, Yamachiche, du Loup, Maskinongé, Berthier, Chicot et des Prairies.

### LE VOYAGE

Le voyage entre Québec et Montréal dure entre quatre et six jours alors que remonter le fleuve dans une embarca-

tion prend plus d'une semaine. Les passagers montent en calèche pendant l'été et en cariole pendant l'hiver. À la sortie de Québec, le premier tracé utilisé pour aller vers Neuville le long du fleuve franchit des côtes abruptes qui sont aussi difficiles à gravir qu'elles sont dangereuses à descendre. Le grand voyer impose donc un nouveau tracé en passant par L'Ancienne-Lorette où les pentes sont plus douces. Seule la côte de la rivière Jacques-Cartier sera abaissée, de tels terrassements étant trop importants pour être réalisés avec des corvées. Le paysage s'aplanit à partir de Neuville, mais la faible élévation des terres longeant le lac Saint-Pierre oblige les voyageurs à s'éloigner de la rive jusqu'à Berthier.

La durée du trajet varie selon les arrêts. Il faut parfois attendre que le bac, mû par un câble, revienne de sa traversée précédente. D'autres haltes sont requises pour nourrir et reposer les chevaux. Pour se déplacer le plus rapidement possible, il faut changer de chevaux. L'inconfort des voitures et du chemin oblige aussi les voyageurs eux-mêmes à se reposer. Le parcours est donc ponctué de plus de



Panneau de signalisation routière de l'actuel chemin du Roy sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre Québec et Montréal. (Banque d'images de Cap-aux-Diamants).





Le fleuve Saint-Laurent et le chemin du Roy entre Québec et Montréal, vers 1761. (BAC, NMC135042, carte dite de Murray).

20 relais distants d'environ 15 kilomètres. Ces étapes sont parfois dans des auberges, mais le plus souvent dans des maisons privées, au grand étonnement de certains voyageurs européens.

Le confort des passagers varie selon les saisons. Une fois les ornières et les cahots du dégel aplanis par les corvées de la fin du printemps, les routes sont très empoussiérées pendant les sécheresses de l'été. Les pluies d'automne et l'instabilité des sols ouvrent de nouvelles ornières qui seront recouvertes par la neige. Les habitants doivent taper la portion de chemin qui passe devant leur terre avec leurs bêtes pour aplanir la surface et faciliter le passage. La neige recouvrant tout le paysage, les chemins doivent être balisés avec des repères de 6 pieds français (2 mètres) de hauteur plantés tous les 24 pieds français (7,8 mètres). L'hiver facilite aussi la traversée des rivières sur la glace et les traîneaux glissent plus facilement sur la neige que les calèches ne roulent sur la terre. À l'exception des périodes de tempêtes et de grands froids, de nombreux voyageurs préfèrent donc se déplacer par de belles journées d'hiver que pendant les autres saisons.

## L'HÉRITAGE

Le Régime britannique changera peu de choses à l'administration de la voi-

rie et au chemin du Roy. Les grands voyers, les capitaines de milice (sauf pour une brève période) et les habitants restent les principaux acteurs du système jusqu'à la mise sur pied du Bureau des travaux publics, en 1839. La qualité de la chaussée demeure un problème, surtout par temps pluvieux. Cependant, la création d'un service postal régulier permet d'améliorer les relais, un courrier express pouvant même parcourir le chemin en 30 heures. Avec le temps, certains tronçons seront redressés ou abandonnés afin de rendre la circulation plus fluide et plus sécuritaire, mais le chemin du Roy, balisé par une signalisation particulière, relie toujours les anciens villages de la Nouvelle-France entre Québec et Montréal. ■

**Léon Robichaud est professeur au Département d'histoire de l'Université de Sherbrooke.**

### Pour en savoir plus :

Christian Morissonneau. « Le chemin du Roy entre Québec et Montréal », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, [en ligne], <<http://www.ameriquefrancaise.org/>>.

Christian Morissonneau. « Chemin du Roy. Historique », [en ligne] <<http://www.lechemin-duroy.com/fr/historique.php>>.

Jeannine Pozzo-Laurent. *Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)*. Mémoire de maîtrise, Université Laval, 1981.

Léon Robichaud. *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Mémoire de maîtrise, Université McGill, 1989.

Roland Sanfaçon. « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 12, n° 1, (1958), p. 3-29.

Bernard Tremblay. *Le statut des chemins au Québec. Historique et législation. Doctrine et jurisprudence*. Québec, Les Publications du Québec, 1995.

Biographies de René Robinau, Pierre Robinau, Jean-Eustache Lanoullier, et Gilles Hocquart in *Dictionnaire biographique du Canada*, [en ligne] <<http://biographi.ca/>>

BAnQ-Q, Collection Pierre-Paul Côté, P745, P67. « Ordonnance et procès-verbal de M. Jean Eustache Lanoullier de Boisclerc, conseiller du roi, grand voyer, concernant le pavage du grand chemin à faire sur les terres non concédées par les habitants de la petite Rivière Yamachiche », 26 juin 1734.

BAnQ-Q, *Fonds Intendants*, E1. Ordonnances des intendants.

BAnQ-Q, *Fonds des grands voyers*, E2. Procès-verbaux des grands voyers.

France. Archives nationales d'outre-mer. Correspondance coloniale. Lettres de Gilles Hocquart et de Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc, 1729-1737.