

L'île d'Orléans, des voies et des hommes

Pierre Larochelle

Number 62, Fall 1994

Sur la route

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17344ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Larochelle, P. (1994). L'île d'Orléans, des voies et des hommes. *Continuité*, (62), 20–22.

L'ÎLE D'ORLÉANS, DES VOIES ET DES HOMMES



Faire le tour de l'île, ce n'est pas que voir défiler
« 42 milles de choses tranquilles », c'est aussi
remonter le fil du temps des hommes
qui l'ont apprivoisée.

PAR PIERRE LAROCHELLE,
UNIVERSITÉ LAVAL

Avant même que l'homme ne les façonne, les lieux naturels possèdent leur identité propre. Accidents de terrain, cours d'eau, flore, climat dessinent cette identité. Tout commence à changer lorsque, nomade et cueilleur, l'humain trace ses premières voies pour accéder au territoire et le sillonner. À cette première étape, au cours de laquelle l'homme érige parfois des établissements saisonniers, succède une autre phase de transformation du lieu naturel. Celle-ci commence lorsque des établissements permanents apparaissent et que la population adopte un mode de vie sédentaire lié à l'agriculture et à l'élevage.

Genèse d'un milieu de vie

Dans le cas de l'île d'Orléans, les voies de circulation et le découpage du territoire apparaissent comme le produit d'une double détermination, naturelle et culturelle. Pour l'essentiel, la genèse de l'organisation de



Carte de Bouchette de 1815

Source : Carliothèque, Université Laval

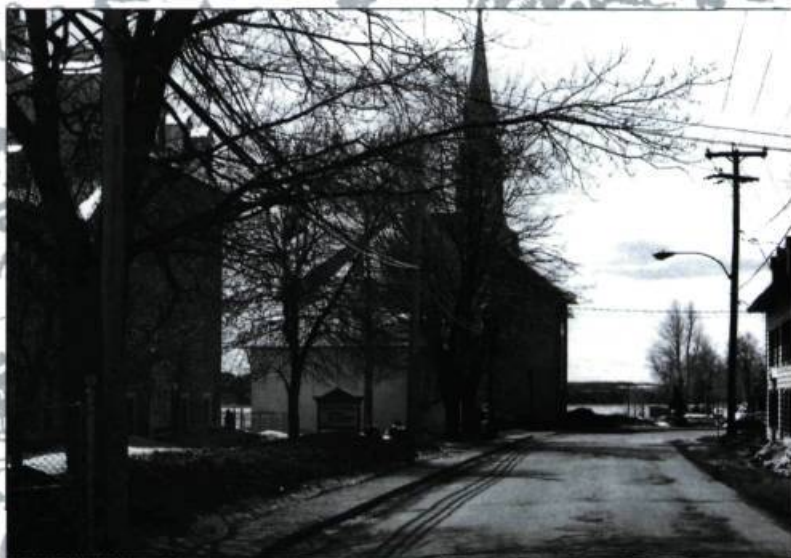
l'espace coïncide avec le découpage du territoire effectué par la Compagnie des Cent-Associés, mandatée par la Couronne pour procéder à la concession de fiefs et voir à l'établissement des colons en Nouvelle-France.

Les principaux éléments qui caractérisent la structure spatiale de l'île, comme l'emplacement des villages, leurs dimensions, les développements agricoles, témoignent encore aujourd'hui des modèles culturels importés qui ont servi à son organisation. Les Amérindiens, dont la présence sur l'île est attestée par Jacques Cartier, n'ont pas laissé de traces perceptibles dans le paysage. Cette absence de traces nous empêche d'évaluer à quel point la phase de transformation amorcée sous le Régime français s'inscrit dans la continuité d'un processus plus ancien. On ne peut pas pour autant exclure la possibilité que les chemins terrestres actuels empruntent le tracé des sentiers utilisés par les Amérindiens pour parcourir le territoire.

La répartition des agglomérations sur l'île traduit un concept consacré de communauté rurale. En effet, c'est aux principaux nœuds que forment les voies de circulation qu'on retrouve le centre des villages. Ils sont disposés de telle façon que les paroissiens les plus éloignés ont environ une heure de marche à faire — six ou sept kilomètres — pour atteindre leur église ou leur école. La division actuelle de l'île en six paroisses respecte pour l'essentiel les anciennes limites seigneuriales. Comme sur la côte de Beauré, le découpage du territoire en fiefs y a certainement été effectué en tenant compte des accidents géographiques. La plupart des limites latérales des fiefs ont en effet un point d'intersection avec l'embouchure d'un ruisseau, d'une rivière ou avec une autre particularité du site.

La division des terres agricoles est pour sa part conforme au modèle de l'unité de production, la ferme familiale, utilisé par la Compagnie des Cent-Associés. Les lots de base sont de trois arpents et une demie perche par trente ou quarante arpents. D'ailleurs, pour assurer la productivité de la ferme familiale, l'intendant Hocquart interdira en 1745 les subdivisions cadastrales inférieures à un arpent et demi.

L'île a été sillonnée de voies de circulation avant que d'être divisée en lots. Ce phénomène, inhabituel dans le processus d'humanisation d'un territoire, tient au fait que le fleuve joue le rôle de parcours-mère dans la vallée du Saint-Laurent. La route qui ceinture l'île est effectivement une voie de substitution qui s'est développée par segments, sur une longue période de temps, selon un processus spontané, comme en témoigne la soumission de son tracé aux caprices du paysage.



La répartition des agglomérations sur l'île traduit un concept consacré de communauté rurale. En effet, c'est aux principaux nœuds que forment les voies de circulation qu'on retrouve le centre des villages. Ils sont disposés de telle façon que les paroissiens les plus éloignés ont environ une heure de marche à faire pour atteindre leur église ou leur école.
Photo : Pierre Larochelle

Un espace multiple

À l'île d'Orléans, selon qu'on se trouve dans les secteurs agricoles, dans les villages ou dans les agglomérations de villégiature, les constructions occupent une position différente par rapport aux voies de circulation. Ces variations traduisent les règles culturelles qui gouvernent la communication avec les autres dans ces trois milieux.

Dans le secteur agricole, la position relative de la maison, souvent éloignée du chemin public, révèle un mode de vie relativement autarcique de la famille. La maison est rattachée à un réseau de voies privées qui la relie aux autres composantes de la ferme.

Dans le village, au contraire, la marge de recul des maisons le long du chemin public est très faible — le recul moyen est de 5 mètres, il varie entre l'alignement au trottoir et 10 mètres —, les maisons sont aussi implantées à faible distance les unes des autres — la largeur moyenne des terrains est de 20 mètres. La forte densité de l'agglomération à l'intérieur de limites précises, souvent marquées par des chapelles de procession, exprime un puissant sentiment d'appartenance à la communauté villageoise et témoigne de la volonté de pouvoir rejoindre le centre en quelques minutes de marche.

La densité des agglomérations de villégiature est pour sa part comparable à celle qu'on rencontre dans les villages — la superficie moyenne des terrains est de 600 mètres carrés. L'organisation spatiale de ces agglomérations reflète cependant une autre façon d'occuper



Photo : ministère des Transports



Dans le secteur agricole, la position de la maison, souvent éloignée du chemin public, révèle un mode de vie autarcique de la famille. Un réseau de voies privées relie la maison aux autres composantes de la ferme.

Dans le village, au contraire, la marge de recul des maisons le long du chemin public est très faible. La forte densité de l'agglomération traduit un puissant sentiment d'appartenance à la communauté.

Photos : Pierre Larochelle



l'espace, fondée sur des valeurs et des modes de vie différents. Les voies de circulation sont généralement privées. Elles dérivent directement des chemins qui reliaient traditionnellement chaque maison de ferme à la rive du fleuve. Elles forment un réseau fortement ramifié, qui exprime une volonté de s'isoler des autres et de disposer sa maison de manière à avoir une vue sur le fleuve.

L'essor économique de l'île a longtemps été lié aux activités maritimes. Les quais constituent donc des pôles particulièrement importants de l'ensemble

des routes, terrestres et fluviales, qui la dessert. Il suffit de penser à la navette quotidienne qui reliait le village de Saint-Laurent au marché Finlay de Québec à partir de 1855.

Après l'ouverture du pont Taschereau en 1935 et l'abandon successif des liens fluviaux, une caractéristique essentielle de la structure des voies de circulation est aujourd'hui menacée : l'accessibilité de chaque insulaire au littoral. Plusieurs quais de l'île sont aujourd'hui abandonnés ou inaccessibles, et il semble que la tendance soit à la privatisation des rives à proximité des agglomérations villageoises.

Il n'est peut-être pas trop tard pour sauvegarder ces voies qui reliaient, jusqu'à tout récemment encore, le centre des villages aux quais, deux lieux privilégiés de la vie collective.

Le chemin du Roy

Jusqu'aux premières années du XVIII^e siècle, l'unique chemin qui relie Québec à Montréal, et ces villes à la campagne, reste le fleuve Saint-Laurent et ses rivières tributaires, que les Amérindiens nomment des « chemins qui marchent ».

Avec le développement des seigneuries, la nécessité des chemins de terre se fait donc sentir assez vite. Dès le premier quart du XVIII^e siècle, les premières routes font leur apparition. Il s'agit bien plus, en fait, de bouts de chemin qui permettent aux censitaires de se rendre à l'église paroissiale ou au moulin seigneurial, que d'une route traversant de part en part la seigneurie comme telle. Ces chemins seigneuriaux longent le fleuve et leur fonction essentielle est de réunir les habitations d'un même lieu.

À partir de 1667, à l'instigation de l'État, un réseau de chemins du Roy se développe sous la responsabilité du grand voyer (officier chargé des chemins publics). Chaque censitaire était obligé de libérer la partie de sa terre touchant au fleuve afin de rendre le chemin qui y passerait praticable. Cette charge ne fut pas vraiment prise au sérieux par ses premiers titulaires qui la considéraient davantage comme une sinécure. Quelques chemins furent bien tracés ici et là, principalement aux environs de Québec et de Montréal, mais de route continue, point. C'est un règlement du Conseil supérieur de la Nouvelle-France, passé le 1^{er} février 1706, qui marque les débuts véritables de la construction du grand chemin du Roy sur la rive nord du Saint-Laurent. Il était ni plus ni moins ordonné au grand voyer de voir à la réalisation d'un chemin long de 175 milles et large de 24 pieds.

De 1706 à 1730, on avait déjà travaillé, chaque censitaire étant de corvée, mais souvent à son corps défendant, au raccord de tous les chemins seigneuriaux entre Québec et Trois-Rivières. Il restait cependant beaucoup d'amélioration et de corrections à lui apporter et, surtout, il fallait compléter la partie reliant Trois-Rivières à Montréal. Durant l'été 1737, le chemin du Roy est enfin parachevé et il sera possible, alors, à un cavalier de franchir la distance Québec-Montréal en 4 ou 5 jours.

Extraits de : Itinéraire toponymique du chemin du Roy, Commission de toponymie du Québec, 1981.