

Les voies du paysage

Alain Roy

Number 114, Fall 2007

Sur le chemin du Roy

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17455ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Roy, A. (2007). Les voies du paysage. *Continuité*, (114), 16–20.

Les voies du paysage

Partie intégrante du patrimoine paysager, les chemins anciens ont contribué à structurer le paysage et nous permettent aujourd'hui de l'apprécier. Au Québec, les premiers jalons d'importance du patrimoine viaire ont pris la forme des chemins royaux.

Route nationale, le chemin du Roy relie les villages qui sont nés aux abords du fleuve Saint-Laurent.

Cartes postales : coll. Centre d'archives régionales de Portneuf (CARP)



Le chemin du Roy traverse le cœur du village de Portneuf (1908).



Chemin du Roy, à Grondines.



par Alain Roy

Les balades en auto nous emmènent souvent sur des routes secondaires aux parcours sinueux où se révèlent des paysages aux odeurs de terroir. Quelques rangées d'arbres, un tracé à l'opposé de la ligne droite et plane, des habitations anciennes, nous voilà transportés dans un autre monde...

Image idyllique ou référent identitaire, les chemins anciens contribuent à créer l'impression d'un patrimoine paysager. Trace du passage de l'homme sur le territoire, le patrimoine viaire est complexe par sa nature même, mais aussi parce qu'il est peu connu et qu'on l'a revêtu d'atours identitaires et mémoriels qui en brouillent la substance.

UNE EMPREINTE DANS LE PAYSAGE

Dès 1762, le *Dictionnaire de l'Académie française* note l'existence de l'expression « vieux comme les chemins », qui associe routes et passé. Pourtant, encore aujourd'hui, l'étude patrimoniale des chemins anciens reste limitée, même si on s'y intéresse davantage depuis quelques années. Plusieurs voies ont fait l'objet de valorisation, notamment le chemin du Portage (Bas-Saint-Laurent), le chemin Craig (Estric), le chemin de Chambly

(Montréal) et le chemin royal (rive nord du Saint-Laurent). Cependant, cet intérêt couvre souvent une double réalité : celle du patrimoine viaire, c'est-à-dire le chemin lui-même, et celle des itinéraires touristiques inspirés de ces voies anciennes.

La nature du patrimoine viaire peut susciter la confusion lorsque des valorisations touristiques ou culturelles, qui empruntent souvent le même vocabulaire, se superposent aux tracés anciens. Quelques définitions s'imposent.

Le **patrimoine viaire** comprend les traces matérielles de chemins anciens et constitue un objet patrimonial au même titre que le patrimoine bâti. Trois dimensions permettent de le caractériser : le tracé, les éléments constitutifs (forme, matériaux, revêtement, fossés, etc.) et les éléments complémentaires (barrières, murets, etc.) associés au paysage routier.

Une **route culturelle**, telle que définie par le comité scientifique d'ICOMOS, englobe la forme d'occupation ainsi que l'ensemble des traces (viaire, bâti, etc.), puisqu'une voie structure l'occupation d'un territoire. Cette approche permet d'analyser l'évolution du paysage.

La **route historique** ou à thème constitue un travail de valorisation. Elle regroupe des lieux patrimoniaux et des sites d'interprétation associés à un même thème qui s'animent de concert.

La **route touristique** est la plus connue. Elle favorise la fréquentation de tous les attraits touristiques d'un territoire en les regroupant dans une même promotion. Au Québec, 11 routes touristiques ont été reconnues depuis 1999, dont le chemin du Roy et la route du Fjord. Elles sont accréditées par le ministère du Tourisme à partir d'un ensemble de normes.

Les routes en elles-mêmes s'avèrent d'un intérêt certain. L'élargissement de l'objet patrimonial, de la maison au territoire, favorise un regard qui intègre dans un ensemble le bâti et les infrastructures qui rendent possible la vie collective. Les routes participent de cette vie commune en assumant un rôle crucial dans les échanges, en permettant l'approvisionnement autant que l'exportation, en favorisant la mobilité des résidents et des visiteurs. Elles jouent également un rôle structurant dans notre rapport au paysage : non seulement favorisent-elles le développement continu du territoire, mais elles nous permettent de « consommer » le paysage.



La résidence CHS. H. Laganière, à Grondines.



À droite, le magasin général anime le paysage de la rue principale du village de Portneuf au début du XX^e siècle.



Les petites maisons québécoises du fort de Portneuf (1912) s'entassent le long du chemin de terre bordé par des trottoirs de bois.

CHEMINS ANCIENS AU QUÉBEC

Le chemin du Portage est construit en 1783 entre ce qui est aujourd'hui Notre-Dame-du-Portage et Cabano dans le Bas-Saint-Laurent. Épine dorsale des liaisons terrestres entre les colonies britanniques du Canada et des Maritimes, il joue un rôle stratégique important dans l'histoire canadienne (voir *Continuité*, n° 101, été 2004).

Le chemin Craig est une route ouverte en 1810 entre Québec et l'Estrie puis, de là, vers les États-Unis. Construit par l'armée britannique, il vise à favoriser la colonisation des Cantons-de-l'Est, mais n'y contribue que peu. Aujourd'hui, un circuit touristique entend le faire redécouvrir.

Le chemin de Chambly est une voie au caractère défensif reliant Longueuil au fort de Chambly. Un premier sentier est ouvert en 1665 par les troupes françaises et sa transformation en chemin, présentée en 1703 comme étant la voie « qui paroît le plus nécessaire pour la commodité de la colonie », est complétée au XVIII^e siècle. Il a été mis en valeur lors des célébrations du 350^e anniversaire de Longueuil en 2007.

Le chemin du Roy, qu'on appelle à l'époque de la Nouvelle-France grand chemin, chemin royal ou, moins fréquemment, chemin du roi, comprend l'ensemble des voies de communications interrégionales, s'étendant de Cap-Tourmente à Montréal sur la rive nord et de Rivière-Ouelle à Gentilly, puis de Laprairie à Saint-Ours sur la rive sud.



Cette maison de Neuville a été habitée par le célèbre peintre Antoine Plamondon, qui fut le premier maire de la ville.

Photo : Jérôme Vermette

LE CHEMIN ROYAL

Au début de la Nouvelle-France, la plupart des communications se font par voie fluviale; si l'hiver rend la navigation impossible, on trace alors des chemins sur la glace. Au XVIII^e siècle, le développement de la colonie nécessite la mise en place d'un réseau d'infrastructures de transport pour permettre un meilleur approvisionnement et échapper aux aléas de la navigation. Au fur et à mesure que l'implantation française croît, une trame de voies d'importance variable se tisse sur le territoire.

Au cours du XVII^e siècle, des routes locales et régionales sont construites afin que les habitants se rendent à l'église ou au moulin. On se préoccupe alors fort peu des chemins menant à la ville voisine. Cependant, le développement de noyaux urbains favorisera la construction de routes pour assurer l'approvisionnement. C'est en 1657 qu'un premier administrateur, le grand voyer, est nommé avec la charge de tracer les chemins et d'imposer la construction et l'entretien aux censitaires concernés. Apparaissent alors les premières voies régionales : à Québec, elles mènent à Beauport (1674), Charlesbourg (1668) et Beaufort (1684); à Montréal, un chemin se rendant à Lachine est ordonné en 1680.

Le véritable démarrage survient au siècle suivant. En février 1706, le Conseil souverain ordonne à Pierre Robineau de Bécancour, grand voyer, « de se transporter dans toutes les seigneuries où les grands chemins n'ont pas été réglés ». Le « grand chemin », un synonyme de « chemin royal » selon l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, est ainsi nommé parce qu'il relie les villes entre elles. Quant à son caractère royal, il est attribuable au fait que les corvées – la construction et l'entretien sont assurés par les habitants qui résident à proximité – et l'obligation de fournir le terrain relèvent d'une exigence étatique et non seigneuriale. On entend donc relier par voie terrestre les principaux établissements du Saint-Laurent pour assurer la croissance de la population et de sa production agricole, une meilleure défense et des rapports plus soutenus avec l'administration...

C'est la liaison entre Québec, Trois-Rivières et Montréal qui attire le plus d'attention. Or, les chemins établis sont



Le Centre de conservation du Québec POUR LE PATRIMOINE

www.cq.mcccf.gouv.qc.ca

Le Centre de conservation du Québec, un service accessible, une équipe aguerrie, aux expériences diversifiées, apportant des solutions crédibles et recherchées au patrimoine mobilier et immobilier du Québec. Près de vous, prêt à intervenir, prêt à vous aider avec un grand souci d'efficacité !

Champs d'intervention : Sculptures - Peintures - Meubles - Oeuvres sur papier
Métaux - Textiles - Archéologie et ethnologie

CONSERVER ET RESTAURER NOTRE HÉRITAGE CULTUREL,
C'EST NOTRE PASSION QUE NOUS PARTAGEONS

Centre
de conservation
Québec

insuffisants : parmi les 37 seigneuries dispersées sur cette partie de la rive nord, seulement 14 sont dotées d'une voie qui, améliorée, pourrait faire partie du futur chemin royal. Entre 1708 et 1730, les efforts portent, à partir de Montréal, sur la route menant à Berthier et, à partir de Québec, entre Portneuf et Trois-Rivières. Le chantier s'accélère dans les années 1730 avec la nomination de Jean-Eustache Lanouillier de Boisclerc comme grand voyer. Dès 1731, l'intendant Hocquart publie une ordonnance confortant son autorité, « étant nécessaire de pourvoir incessamment au rétablissement des chemins publics dans l'étendue des gouvernements de Québec, de Montréal et des Trois-Rivières ». Le projet bute sur un obstacle important : le nord du lac Saint-Pierre demeure largement inhabité. Un effort substantiel est alors fourni pour compléter le chemin entre Trois-Rivières et Berthier, déplaçant à l'intérieur des terres une partie du tracé trop sujet à inondation. De nombreuses terres pourront ainsi être mises en exploitation.

À partir d'octobre 1733, les rapports favorables au ministre se succèdent : le grand voyer Boisclerc écrit que « ce travail donne une communication par terre depuis Québec jusqu'à Montréal et le chemin se fait actuellement avec le même

cheval en quatre jours » ; deux ans plus tard, il indique que « les chemins sont présentement faits de façon que les voitures peuvent rouler d'une coste à une autre ». Toutefois, les années qui suivent voient se multiplier les remontrances pour travaux non réalisés. En 1747, il manque

SUR LES CHEMINS, ICI COMME AILLEURS

ÉTATS-UNIS : plusieurs chemins sont préservés par le National Park Service. Pourtant, en juin 2007, le World Monuments Fund inscrivait la route 66 sur la liste 2008 des 100 sites les plus en danger à travers le monde, alors que le National Trust inscrivait le Camino Real de Tierra Adentro – le chemin royal espagnol reliant Santa Fe à Mexico – sur sa liste des 11 sites les plus menacés.

MEXIQUE : depuis 2001, le Camino Real de Tierra Adentro fait partie de la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

SUISSE : depuis 1984, on inventorie les chemins anciens, un immense travail accessible en ligne. Une fois inscrits à l'inventaire, les chemins d'intérêt doivent être protégés par les autorités fédérales, une contrainte qu'on envisage d'étendre à tous les niveaux de l'État.

FRANCE : en juin 2007, la Journée du Patrimoine de Pays a porté sur les « Rues et chemins ». Environ 200 000 personnes ont participé à 1500 activités locales associées à cette thématique.

QUÉBEC : l'intérêt prend surtout la forme de routes touristiques, dont certaines mettent en valeur des parties de chemins anciens. Un seul lieu est protégé par la loi en raison de la présence de patrimoine viaire, soit une portion du chemin royal de Saint-Nicolas, déclarée site du patrimoine en 1987 par la municipalité. Par contre, le ministère des Transports a récemment protégé et mis en valeur un segment du chemin du Portage à Cabano et les efforts se multiplient dans les villes et MRC pour intégrer la préservation et la mise en valeur de parcours anciens dans les schémas d'aménagement. Les rappels commémoratifs sont fort peu nombreux : trois plaques, toutes fédérales, commémorent l'avenue Royale et les chemins de Chambly et Craig.

Au tout début du XVIII^e siècle, moins de la moitié des seigneuries de la rive nord du fleuve sont dotées d'une route pouvant faire partie du chemin du Roy.

Photo : Brigitte Ostiguy





Avec l'apparition de l'automobile, le Québec adopte une politique des bons chemins et prend en charge l'entretien des routes qui relient les villes.

Photo : François Rivard

toujours plusieurs bacs et ponts pour traverser les cours d'eau.

Cet effort de mise en place d'un réseau viaire complet trouve son pendant sur la rive sud. Entre Québec et Montréal, on commence par les abords des villes, de sorte qu'à la fin du Régime français, on se rend de Lévis à Gentilly et de Laprairie à Saint-Ours. Par contre, vers le bas du fleuve, une zone plus habitée, le travail est mené à bien: dès 1738, le chemin se

rend de Lévis jusqu'à Rivière-Ouelle. Ces chemins royaux sont complétés par d'autres voies d'importance variée, dont le chemin de Chambly.

Après la Conquête, le développement de la colonisation impose de densifier le réseau routier et de l'étendre à de nouveaux territoires, comme y contribuent les chemins Craig et Gosford. D'autres projets visent les communications inter-coloniales, comme le chemin du Portage, construit en 1783 afin de relier le Québec aux Maritimes. Au début du XX^e siècle, avec l'apparition de l'automobile, le gouvernement du Québec adopte une politique des bons chemins pour favoriser les liaisons routières entre les villes. En 1912,

on supprime les péages et on crée le ministère de la Voirie, qui prend en charge la promotion touristique et même la protection du paysage...

ENTRE MYTHE ET RÉALITÉ

Le caractère identitaire des chemins anciens, particulièrement du chemin royal, apparaît très clairement dans les années 1960. Le chemin royal renaît alors grâce à la visite de Charles de Gaulle en 1967. Pour sa traversée légendaire du Québec, il emprunte cette voie décorée en son honneur. Si le trajet entre Québec et Montréal a davantage à voir avec la route nationale construite quelques décennies auparavant qu'avec le tracé ancien, il n'en demeure pas moins que la couche mémorielle s'épaissit. Renommée chemin du Roy, un usage désormais consacré, la route de Québec à Montréal est devenue lieu d'identité.

Ici et là, les chemins royaux ont non seulement marqué le paysage, mais aussi laissé des vestiges. Caché sous d'autres noms, souvent recouvert de pavage, leur tracé est toujours visible en de multiples endroits, comme celui de nombreux vieux chemins. Mais attention, tout ce qui brille n'est pas or ! L'authentification requiert une fine analyse; il faut poursuivre la réflexion, développer savoirs, méthodes et inventaires appropriés. Alors que les préoccupations paysagères gagnent de l'ampleur, le patrimoine viaire mérite davantage d'attention. Il fait partie de l'empreinte de notre culture sur le territoire, un legs aux générations futures que nous nous devons de préserver et de bonifier.

Alain Roy est historien.



projet Big Stop Saint-Liboire
hiver 2007
architecture atelier 21,
ingénieur Laplante Saucier,
gérant de projet Lauréat Pépin



Pour de belles réalisations

www.petchedetz.com



Téléphone : 418 737-4331
R.B.Q. 8239-3703-30