

De la mémoire sous l'asphalte

Jeanne Corriveau

Number 153, Summer 2017

Chemins anciens. Des voies à explorer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85837ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Corriveau, J. (2017). De la mémoire sous l'asphalte. *Continuité*, (153), 18–21.

De la Sous



Les chemins anciens témoignent du passé tout en ouvrant une fenêtre sur le paysage. Pourtant, ils demeurent peu étudiés, protégés ou mis en valeur. Aperçu de la situation.

JEANNE CORRIVEAU

La mémoire l'asphalte



Pour se rendre à destination rapidement, l'automobiliste pressé choisira toujours le chemin le plus court. Les chances sont grandes qu'il opte pour l'autoroute. Mais en retrait de ces voies bétonnées et sans âme subsistent au Québec des routes sinueuses épousant le paysage, vestiges des chemins anciens qui ont été tracés au début de la colonie.

Outils d'appropriation du territoire, les premiers chemins visaient à faciliter le transport des produits agricoles, du courrier et des personnes entre les villes et les villages. Ils permettaient aussi aux habitants de contourner les obstacles que représentaient les cours d'eau. Ces voies de communication ont accéléré la colonisation, tout en façonnant le paysage québécois.

Ce réseau en émergence au XVIII^e siècle s'inspire du système de grandes routes en France, explique Alain Roy, historien et spécialiste du patrimoine viaire au Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal, à l'UQAM. La Nouvelle-France développe alors une politique de construction de l'infrastructure routière sous la responsabilité d'un officier appelé grand voyer, comme dans la mère patrie. « Une certaine modernité du transport apparaît, autant en Europe qu'en Amérique. À la même époque où, ici, on construit le chemin du Roy, on aménage le Camino Real au Mexique », dit-il.

Puis les années passent. L'urbanisation et l'automobile altèrent les anciens tracés. La plupart des chemins d'autrefois sont asphaltés; certains sont aplanis et redressés pour répondre aux normes de sécurité. « Mais, en règle générale, ces

Route du Mitan à l'île d'Orléans
Photo : Perry Mastrovito

« Ce sont des structures qui nous amènent à voir le territoire, à prendre conscience de ses singularités et à saisir son ambiance. »

— Philippe Poullaouec-Gonidec

voies sont relativement stables dans la longue durée, aussi bien dans les villes et villages qu'en milieu rural», soutient Gérard Beaudet, professeur à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal.

Une quête d'authenticité

Cet héritage est toutefois peu documenté. « Pour le paysage, on a des approches et des chaires de recherche. Mais pour le patrimoine viaire, aucune méthodologie n'a encore été développée », reconnaît Alain Roy.

Les chemins anciens sont souvent confondus avec les routes touristiques et culturelles. Ils s'en distinguent par l'authenticité des éléments d'origine : tracé, matériaux et structures diverses, comme les barrières et les murets. Mais les deux types ne sont pas indissociables. La mise en valeur de certaines voies séculaires, comme le chemin du Roy, entre Montréal et Québec, ou le chemin d'Aylmer, en Outaouais, a permis de marier la route ancienne à un parcours de découverte bordé d'attraits pour les visiteurs. « Ça crée une certaine confusion. Les routes touristiques comportent des points d'intérêt, mais elles ne visent pas à mettre en valeur le chemin lui-même », observe Alain Roy.

L'une de ses premières recherches dans le domaine a porté sur une section du chemin du Roy, dans la région de Berthierville, que le ministère de la Culture et des Communications envisageait de classer. Son enquête a tou-

tefois révélé que le tronçon en question se trouvait en zone inondable et qu'il avait été rapidement abandonné. Ainsi, a conclu le chercheur, il n'aurait pas été justifié de lui accorder une protection légale.

Afin de retrouver le tracé exact d'un chemin ancien, il faut débusquer des indices dans un environnement changeant où la nature tend à reprendre ses droits. Les restes d'un fossé, les talus et l'enrochement en sont autant de signes. Le cadastre peut aussi révéler l'existence d'une route disparue. « Il y a eu très peu de fouilles archéologiques sur le sujet, à part quelques-unes au chemin du Portage. Peu d'archéologues se sont intéressés précisément à cette dimension », explique Alain Roy.

Des traces qui s'estompent

Le ministère des Transports du Québec assure que le patrimoine figure parmi ses préoccupations lors de travaux de réaménagement ou de construction de voies. « Pour tout projet inscrit au programme des investissements routiers, le Ministère évalue le potentiel patrimonial du terrain en question », indique le porte-parole Alexandre Bougie.

À titre d'exemple, en 2009, en prévision de la reconstruction de la route 185 au Témiscouata, le Ministère a conduit des fouilles archéologiques sur deux tronçons de l'ancien chemin du Portage reliant Notre-Dame-du-Portage à Cabano, une voie aménagée en 1746. Ces travaux ont permis d'exhumer des pavages en bois et quelques artefacts datant du XIX^e siècle, mais aucun vestige archéologique associé à la période la plus ancienne du chemin. Les archéologues ont alors conclu qu'il n'existait aucun obstacle au projet.

À la fin de l'automne 2013, une étude archéologique a aussi été réalisée dans le cadre du projet de délocalisation de la route 138 dans le secteur de l'anse des Dunes à Blanc-Sablon. Mais, encore là, nulle trace du chemin des Français qui y aurait été aménagé dans la première moitié du XVIII^e siècle.

En route vers la protection

La notion de patrimoine viaire fait progressivement son chemin. Montréal a exploré le parcours riverain, notamment le



Les fouilles archéologiques réalisées au chemin du Portage en 2009 ont permis de mettre au jour ces vestiges d'un pavage de bois.

Source : Ruralys, © ministère des Transports



Aucun chemin ancien ne figure au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, mais ceux situés dans un site patrimonial sont protégés, comme la route d'Irlande à Percé.

Photo : Angie Mennillo

long de la rivière des Prairies. La Ville de Québec a identifié d'anciens tracés dans son schéma d'aménagement. Plusieurs voies de communication ont été mises en valeur, dont le chemin du Portage, les chemins Craig et Gosford en Estrie et le chemin Kempt dans la région de La Matapédia (voir « Partager la route », p. 28).

Mais il est indéniable pour Alain Roy que le Québec pourrait en faire bien davantage pour préserver ses routes d'antan. Par exemple, la Suisse a dressé un inventaire exhaustif des siennes. Aux États-Unis, certains départements de transport, celui de Virginie notamment, ont développé une connaissance approfondie du sujet. « On aurait besoin de créer un centre d'expertise pour compiler, valider, expérimenter et faire valoir toutes ces initiatives », avance-t-il.

Si de nombreux chemins anciens ont été profondément altérés, certains segments ont gardé leur configuration originale. « En général, c'est parce qu'on a oublié de les mettre aux normes », note Gérard Beaudet. Il évoque le cas du chemin de Chambly, sur la Rive-Sud de Montréal, qui aurait pu être fortement élargi si on n'avait pas ouvert le boulevard Taschereau.

Selon lui, Québec devrait mieux protéger ses routes de valeur historique. « Je pense que le ministère de la Culture ne fait pas le poids par rapport au "ministère de la Voirie", et j'utilise ces termes à bon escient », dit Gérard Beaudet d'un air entendu. Même la mise en valeur du chemin du Roy ne trouve pas grâce à ses yeux. « À part installer des petites pancartes, on n'a pas fait d'efforts, tranche-t-il. À Repentigny, par exemple, il faut beaucoup d'imagination pour visualiser l'ancien chemin. » Selon lui, si certains segments ont conservé leur caractère d'autrefois, comme à Berthier, c'est parce qu'ils sont en retrait de la route 138.

Invitation à la promenade

Aucun chemin ancien ne figure au Répertoire du patrimoine culturel du Québec ni à l'inventaire du ministère de la Culture et des Communications. « Néanmoins, plusieurs tronçons du réseau viaire ancien sont protégés en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel de par leur situation dans des sites patrimoniaux classés ou déclarés », tient à préciser Anne Marcoux, conseillère en communication au Ministère. C'est le cas du chemin Royal et de la route du Miton sur l'île d'Orléans, du chemin Royal à Beauport, des rues anciennes du Vieux-Québec ainsi que de la route d'Irlande à Percé.

La dimension paysagère des routes et des chemins n'est pas à négliger. Titulaire de la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal, Philippe Poullaouec-Gonidec décrit les chemins comme un « élément-clé dans la découverte du paysage », et une invitation à la promenade. « Ce sont des structures qui nous amènent à voir le territoire, à prendre conscience de ses singularités et à saisir son ambiance », explique-t-il.

Les chemins recèlent plus de secrets qu'on pourrait le penser, même quand la mémoire du lieu semble emprisonnée dans le bitume. « Les routes qu'on emprunte actuellement ont un passé, rappelle le professeur. Sous l'asphalte, une histoire se cache. Parfois, on la sent. Pas toujours. » Il y a là des trésors de connaissance qui attendent seulement d'être libérés. ♦

Jeanne Corriveau est journaliste au *Devoir*.
