Document generated on 07/11/2025 9:46 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Tracés du passé

Brigitte Trudel

Number 153, Summer 2017

Chemins anciens. Des voies à explorer

URI: https://id.erudit.org/iderudit/85838ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Trudel, B. (2017). Tracés du passé. *Continuité*, (153), 22–26.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2017

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

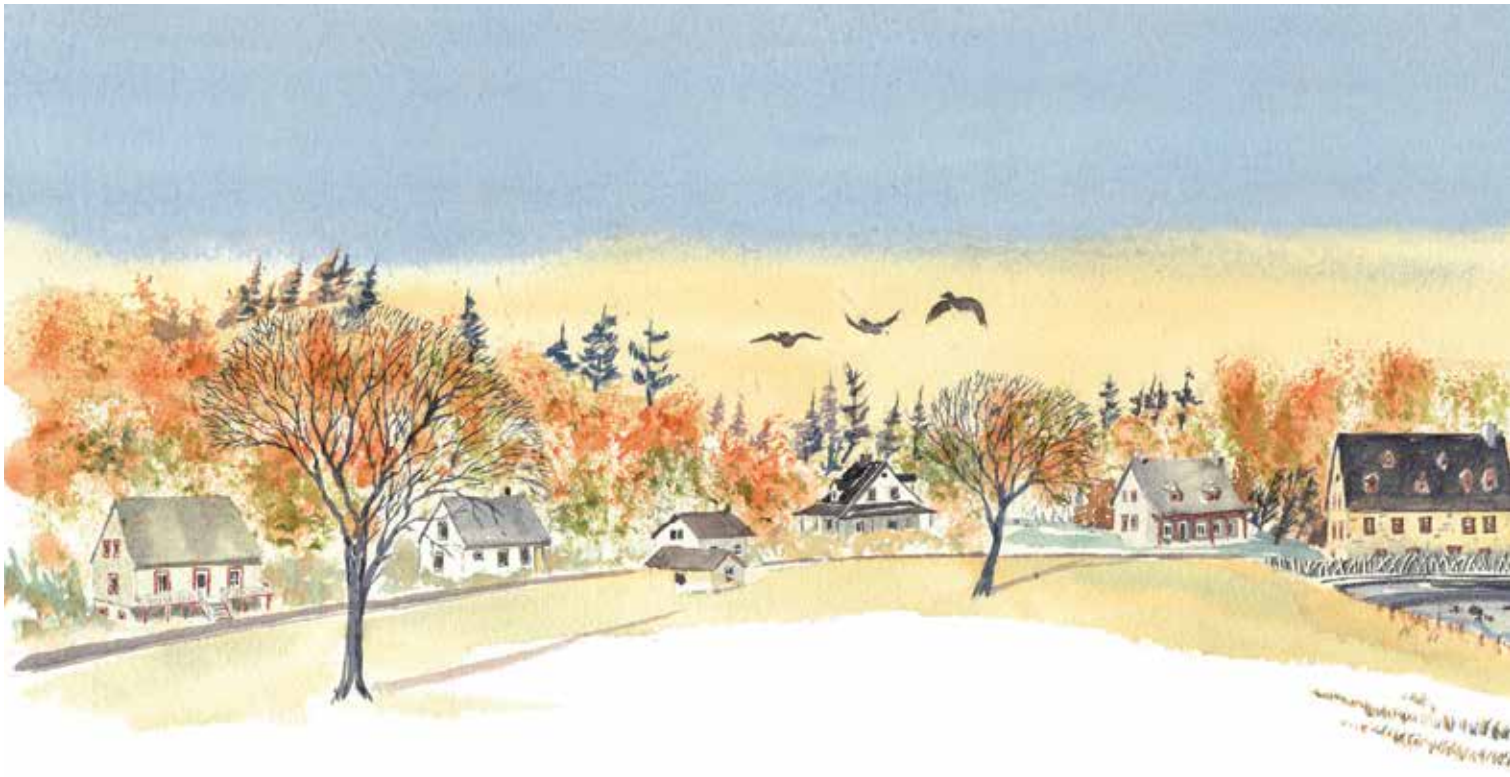
érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Tracés



Comme autant de racines sillonnant le territoire, les chemins anciens plongent au plus profond du passé du Québec. Déambulation historique sur cinq routes qui nous ramènent à nos origines.

BRIGITTE TRUDEL

La rue de Chavigny à Deschambault est un ancien tronçon du chemin du Roy. On y trouve le moulin de La Chevrotière, un des derniers moulins à eau du Québec.
Illustration : Gilles Matte

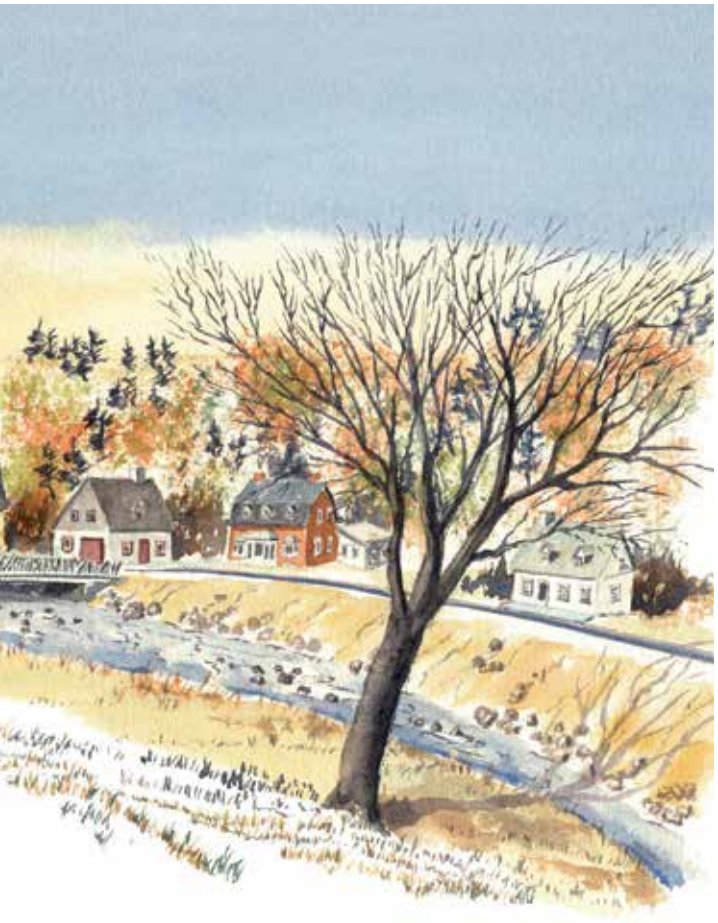
Le chemin du Roy

Une vision du bien commun

Au milieu du XVII[e] siècle, la vie en Nouvelle-France essaime autour de trois pôles principaux : Québec, Trois-Rivières et Montréal. « Pour l'administration coloniale, raccorder ces points névralgiques et les relier aux villages qui longent la rive nord du Saint-Laurent devient une priorité », raconte Léon Robichaud, professeur agrégé au département d'histoire de l'Université de Sherbrooke.

Un premier bout de ce qui deviendra le chemin du Roy est tracé au début des années 1650. Lorsque l'administration royale reprend la colonie, dans la décennie 1660, elle ordonne le prolongement de cette route par corvée. « L'État n'en assume pas les frais, mais mobilise les efforts,

s du passé



précise le professeur. Il convainc les citoyens de mettre leurs énergies en commun pour le mieux-être de tous. » Chaque habitant est chargé de réaliser le tronçon qui passe devant sa propriété. À terme, cette route carrossable s'étire sur 280 kilomètres et traverse 37 seigneuries. Le trajet entre Québec et Montréal peut désormais s'effectuer en quatre jours alors que le même déplacement par canot en nécessitait au moins sept.

« C'est une voie axée sur la proximité, note Léon Robichaud. Elle traverse le cœur des paroisses, passe par les places de l'église et du marché. » Cette disposition favorisera l'organisation d'une économie locale, notamment par le développement des marchés de villages et l'ouverture de petits commerces comme les relais de chevaux.

Aujourd'hui, la route 138 reprend sensiblement le tracé d'origine du chemin du Roy. Il faut la parcourir en entrant dans les villages pour vivre une expérience comparable à celle de l'époque, soutient le professeur. « Cela permet de se connecter au terroir, de redécouvrir le Québec à échelle humaine », dit-il au sujet de ce tracé historique parmi les plus populaires sur le plan touristique. Cette route rappelle l'époque de la Nouvelle-France, mais surtout, elle symbolise le poids de l'État quand vient le temps de mobiliser les efforts et les volontés en regard du bien et des services publics. « Un enjeu que l'on sait encore d'actualité », conclut Léon Robichaud.

Le chemin de Chambly

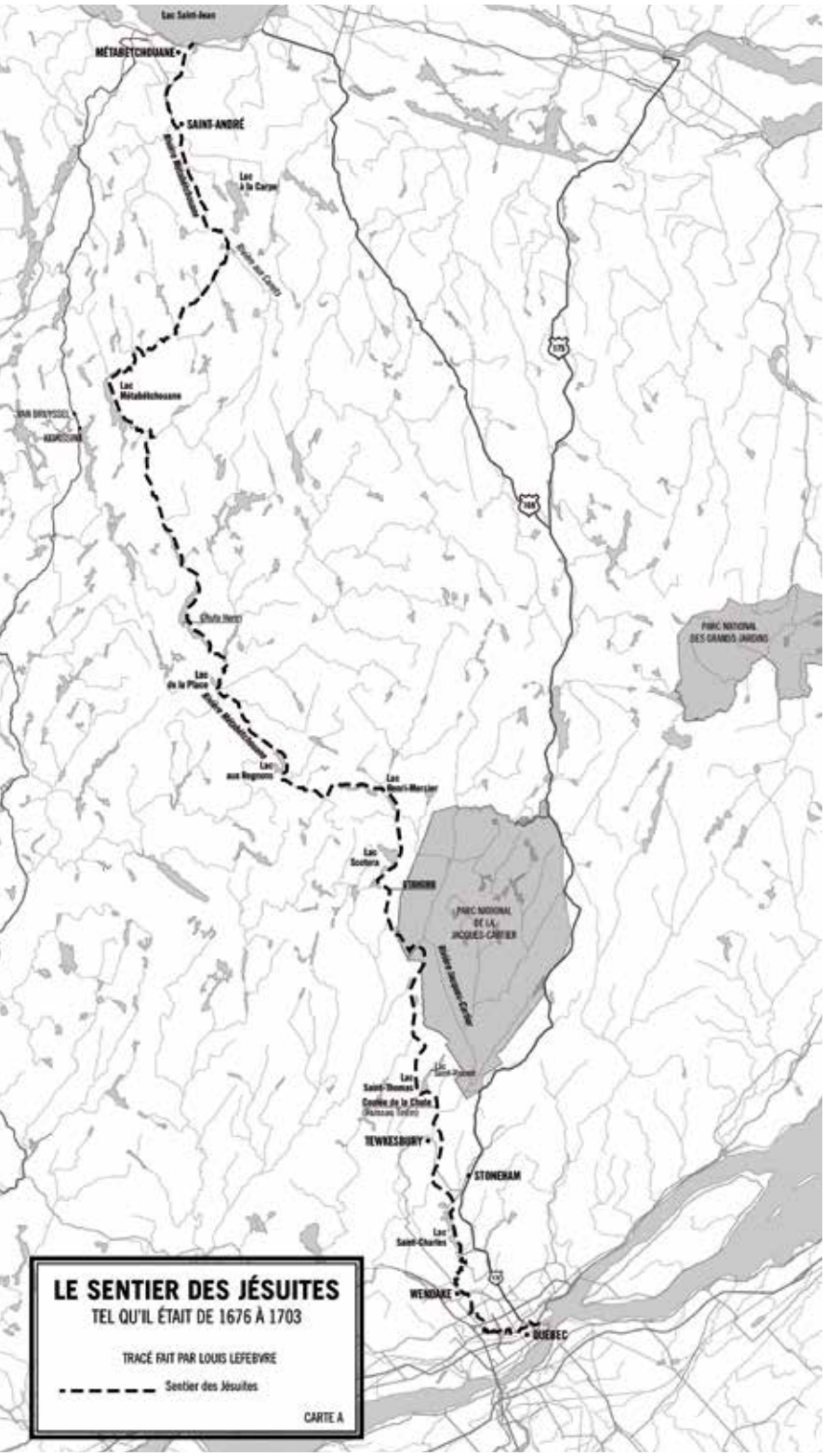
Première route d'État

Contrairement au chemin du Roy, dont l'aménagement et l'entretien incombaient aux citoyens, le chemin de Chambly serait la première route de Nouvelle-France prise en charge par le roi. Il relie Chambly à Longueuil sur 23 kilomètres. « Cette voie royale, ou d'État, s'appelait aussi la route numéro 1 », détaille le président de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly, Paul-Henri Hudon.

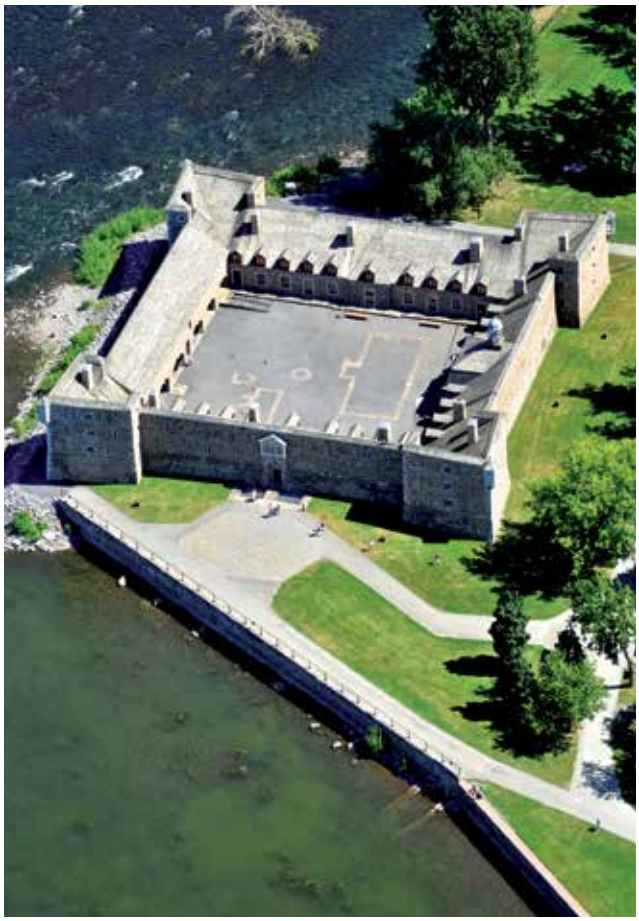
En 1665, une fois achevé le fort Saint-Louis, sur le site actuel de Chambly, il devient pressant d'ouvrir un tracé entre ce dernier et le fleuve Saint-Laurent pour permettre le déplacement et l'approvisionnement des troupes militaires. C'est le régiment de Carignan-Salières qui mène les travaux. « La commande, lancée en plein hiver, n'est pas une mince tâche, relate Paul-Henri Hudon. L'axe passe à travers la forêt ou la savane, et certaines zones sont marécageuses. » Néanmoins, deux ans plus tard, la route est achevée. D'abord très rudimentaire, elle sera plus tard recouverte de madriers. Néanmoins, son mauvais état demeure notoire.

En 1841, peu après l'Acte d'Union, l'entretien de la voie est confié à l'entreprise privée. Jusqu'à quatre péages sont établis le long du parcours. « À cette époque, le chemin de Chambly, d'abord militaire, répond davantage à des impératifs de transport et de commerce, indique le président de la Société. Il demeure très achalandé jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, au milieu du XIX^{e} siècle, car il est le seul moyen de se rendre de Montréal à Granby, puis d'accéder aux Cantons-de-l'Est. »

Délogé par les boulevards et les autoroutes au cours du XX^{e} siècle, le chemin de Chambly fait partie de notre patrimoine perdu, déplore Paul-Henri Hudon. « Bien peu de traces de son parcours d'origine subsistent, soutient-il. L'un des



← Carte tirée du livre *Le sentier des Jésuites*
Source : Louis Lefebvre



↑ Le fort Chambly constitue un rappel des circonstances qui ont mené à la construction du chemin du même nom.
Photo : Pierre Lahoud

rappels les plus importants de son existence demeure le fort Chambly qui, sous une forme antérieure, a représenté son élément déclencheur. » Il n'en demeure pas moins que, d'un point de vue historique, il s'agit d'une artère importante. De nombreuses municipalités qui parsèment la région et la Rive-Sud de Montréal lui doivent leur fondation.

Le sentier des Jésuites
La piste des chasseurs amérindiens

Le sentier des Jésuites s'étire en ligne presque directe, sur une distance d'environ 283 km, entre la ville de Québec et la rivière Métabetchouane, au Lac-Saint-Jean. Ses origines remonteraient à bien plus loin que les débuts de la Nouvelle-France. « On parle d'une piste préhistorique tracée par les peuples autochtones durant des millénaires », s'emballe le récréologue à la retraite Louis Lefebvre, qui a lui-même emprunté ce parcours de rivières, de lacs, de marécages et de portages à de nombreuses reprises. « Le sentier était utilisé surtout au cours des mois d'hiver, en raquettes sur les surfaces gelées, mais aussi au printemps et à l'automne, en canot et à pied. Il servait d'accès à des territoires de chasse, notamment pour les Innus-Montagnais », explique l'amateur d'histoire.

D'où vient alors sa toponymie ? C'est qu'après la colonisation, le sentier est devenu une voie de transport, notamment pour les Jésuites qui, en 1676, ont installé une

Cette aquarelle de Philip John Bainbrigge illustre le camp Saint-François, au centre du portage de Témiscouata, en 1842.
Source : Bibliothèque et Archives Canada

mission à l'embouchure de la rivière Métabetchouane, où se trouvait aussi un poste de traite. « Par contre, rien ne nous prouve qu'un seul missionnaire y aurait mis les pieds, admet Louis Lefebvre. En effet, le transport de denrées et de bétail était plutôt l'affaire d'habitants canadiens-français qui auraient fait la traversée, guidés par des Hurons et des Montagnais. »

Après le déplacement de la mission de Métabetchouan et le développement d'autres routes pour relier Québec aux régions situées à son nord, la fréquentation du sentier des Jésuites est tombée en déclin au début du XVIII[e] siècle. « Ce parcours, qui a contribué au peuplement des régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, demeure toutefois un axe déterminant de notre histoire, ne serait-ce que par son caractère légendaire et mythique », fait valoir Louis Lefebvre.

D'ailleurs, dans les années 2000, des expéditions menées le long de ce « maître sentier ancestral » et tenues sous le signe de la rencontre ont été organisées pour des groupes de jeunes adolescents autochtones et non autochtones. La première de ces expéditions a fait l'objet d'un documentaire paru en 2012.

Aujourd'hui, il est toujours possible d'emprunter diverses sections de ce parcours ancien, entre autres dans le Parc national de la Jacques-Cartier. Le Centre d'histoire et d'archéologie de la Métabetchouane, situé à Desbiens au Saguenay–Lac-Saint-Jean, rend également compte de l'existence de ce tracé dont il était le point d'arrivée.

Le chemin du Portage

Œuvre de stratégie militaire

En 1783 commence la construction d'une voie reliant Notre-Dame du Portage à Témiscouata-sur-le-Lac, sur une distance de 59 km. Le projet répond à deux objectifs : assurer le service postal et protéger les frontières du Canada. « Cette route a été au cœur des enjeux militaires de l'époque », affirme Dominique Lalande, directrice de Ruralys, un organisme qui se penche sur l'histoire et la mise en valeur du chemin du Portage.

L'année 1775 marque le début de la guerre de l'Indépendance des États-Unis. La révolte des troupes américaines contre la Grande-Bretagne menace les colonies canadiennes. Elle perturbe aussi le transit de la poste, qui s'effectue par New York. Après plusieurs années de troubles, le gouverneur de la province de Québec, Frederick Haldimand, réclame de Londres, en 1783, une route carrossable vers les provinces maritimes. À l'époque, les voies de communication terrestres sont jugées plus stables et sécuritaires que le fleuve Saint-Laurent, où l'on redoute les attaques de navires ennemis.

La maison Wright-Scott est située sur le boulevard Alexandre-Taché, anciennement le chemin d'Aylmer. Elle a été construite sur une partie de l'ancienne ferme de Philemon Wright vers 1875 et témoigne de l'essor économique de l'époque.
Source : Association du patrimoine d'Aylmer

Les travaux commencent la même année. Ils sont réalisés par corvée par des habitants des environs, qui reçoivent pour tout salaire un peu de nourriture et d'eau de vie ! À partir de 1787, la route est en fonction. Au cours des XVIII[e] et XIX[e] siècles, en plus de son rôle de voie de communication stratégique, le chemin du Portage façonne l'occupation du territoire. Des familles s'installent le long de son parcours, notamment pour le développement de l'industrie forestière.

« Le tracé suit le sentier traditionnellement emprunté par les Amérindiens, puis par les colons français au début de la colonie. Il permet de se rendre par canot jusqu'à la baie de Fundy, poursuit Dominique Lalande. Mais cette route demeurera toujours difficile d'entretien et nécessitera plusieurs corvées au cours de son existence. » Le développement d'autres voies de déplacement, du chemin de fer et, ultimement, du système d'autoroutes mettra fin à l'utilisation du chemin du Portage.

Dans les années 2000, des recherches archéologiques menées sur des tronçons du parcours ont permis de mettre au jour divers éléments témoignant de son usage. En 2005, le tracé était inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. « Le chemin du Portage constitue un fort symbole de l'identité touristique du Témiscouata », dit Dominique Lalande. Une section du réseau cyclable du parc linéaire interprovincial Petit Témis, dans les secteurs de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha !Ha !, reprend l'axe de cette voie séculaire. Des panneaux d'interprétation y rendent compte de son histoire.

Le chemin d'Aylmer

Jazz et macadam

Issu lui aussi d'un ancien sentier de portage, le chemin d'Aylmer, reliant Hull à Aylmer sur 11,2 km, compte pour la plus vieille route de la région de Gatineau. Son parcours permettait d'éviter des chutes et des rapides de la rivière des Outaouais, infranchissables en canot.

Comment est-il apparu ? « Au début du XIX[e] siècle, de nombreuses terres de la région ont été concédées à un nommé Philemon Wright ainsi qu'à ses proches et amis, rappelle Micheline Lemieux, présidente de l'Association du patrimoine d'Aylmer. Pour relier ces terres, un chemin carrossable est devenu nécessaire. » Dès 1802, les habitants de Hull participent à une corvée de trois mois qui permet l'établissement d'un premier tronçon. La seconde portion suivra quelque trois ans plus tard.

« Au départ, c'est un chemin de terre assez grossier, note Micheline Lemieux. Mais le développement de l'industrie forestière entre 1820 et 1840 instaure le règne des "grands barons du bois". Certains propriétaires de terres longeant le parcours feront fortune. » La venue des navires à vapeur amplifie cet essor. On assiste alors à la construction de superbes demeures sur le chemin d'Aylmer. Toute une vie commerciale s'y installe.

En revanche, la voie elle-même se trouve constamment en piteux état. En 1849, un conseil de canton instaure un système de péage pour son entretien. « C'est aussi l'occasion de macadamiser la route, l'une des premières à obtenir ce traitement au Québec », indique la présidente de l'Association. Déambuler sur ce beau pavement deviendra une activité prisée du dimanche pour la population.

Les années 1916 à 1927, durant lesquelles l'Acte de tempérance interdit l'alcool en Ontario, marquent un autre temps fort du chemin d'Aylmer. « Sa partie qui accueille hôtels et salles de jeux ou de spectacles devient un haut lieu de la vie nocturne. Jazz et blues y sont à l'honneur, et ce, durant plusieurs décennies. »

Aujourd'hui, bien que transformé pour une bonne part en boulevards et en artères commerciales, le chemin d'Aylmer demeure d'intérêt pour les visiteurs. En particulier le quartier à son extrémité qui comprend la rue Principale entre les rues Wilfrid-Lavigne et Front ainsi que celles avoisinantes. « Il y a 500 maisons patrimoniales dans ce seul secteur, dont certaines sont en très bon état. Elles offrent au site un petit côté champêtre et enchanteur et lui conservent son cachet unique », conclut Micheline Lemieux. ◆

Brigitte Trudel est une journaliste indépendante et nouvelliste de Québec.