

Sous la chaussée, l'histoire

Denis Roy

Numéro 62, automne 1994

Sur la route

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/17343ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Roy, D. (1994). Sous la chaussée, l'histoire. *Continuité*, (62), 16–19.

Sous la chaussée, l'histoire



Les cultures et les peuples ont toujours ressenti le besoin d'agrandir leur univers et d'exporter leurs us et coutumes, si ce n'est de les imposer. C'est pourquoi l'identification des réseaux de circulation préoccupe autant l'archéologie.



PAR DENIS ROY,
ARCHÉOLOGUE

Les Amérindiens furent les découvreurs et les premiers explorateurs du continent nord-américain, il y a de cela au moins 15 000 ans. Au Québec, les traces les plus anciennes de la présence amérindienne date d'au-delà de 8000 ans. Elles ont été retrouvées sur d'anciennes rives

gaspésiennes, du Bas-Saint-Laurent, de la région de Québec et de la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent.

Il y a environ 4500 ans, partant des côtes de la Sibérie, les Paléo-Esquimaux sont arrivés en Alaska. Longeant les côtes de l'Arctique, d'ouest en est, ils ont laissé des traces de leur présence dans le Nord du Québec il y a 3700 ans. Plusieurs vagues successives de populations paléo-esquimaudes ont pris ainsi les mêmes routes côtières et leur destinée demeure encore aujourd'hui nébuleuse. La dernière migration fut celle des ancêtres des Inuit actuels, il y a 1000 ans, qui se sont établis le long des côtes et dans les îles de l'Arctique jusqu'au littoral labradorien.

Il y a à peine 500 ans, les premiers Européens accostaient sur la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent pour tirer profit de la chasse à la baleine et de la pêche à la morue. Ce sont tout d'abord des pêcheurs basques qui, sans chercher à s'établir de façon permanente, ont séjourné dans certains havres de la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent, chassant les baleines et transformant la chair en huile que les Européens prisait à l'époque. Leurs activités ont laissé des vestiges perceptibles sur la Côte-Nord et à plusieurs endroits sur les rives du Saint-Laurent, dont des fours et des tuiles qui recouvraient leurs habitations.

Transports Québec à l'heure de l'archéologie

Le ministère des Transports du Québec possède sa propre équipe d'archéologues depuis 1980. Déjà auparavant, la découverte fortuite de plusieurs sites archéologiques avait permis de noter les similitudes entre les tracés de routes et les emplacements occupés dans des périodes préhistoriques et historiques. En 1971, le site de Cap-Chat, en Gaspésie, aurait pu être détruit par la construction d'un pont sur la route 132 n'eût été son sauvetage par le ministère des Affaires culturelles. Les recherches effectuées ont alors confirmé qu'il s'agissait d'un campement de la période du sylvicole moyen datant du VI^e siècle. En 1980, on découvrait à Deschambault, dans le comté de Portneuf, un village iroquoien dans un banc de sable devant servir à la construction de l'autoroute 40.

Les archéologues de Transports Québec analysent de nombreux documents et pratiquent des puits de sondage qui leur permettent de déceler d'éventuelles traces d'activités humaines anciennes. Lorsqu'un site est découvert, on en fait l'évaluation et, le cas échéant, on procède à des fouilles ou on voit à sa protection. Cette façon de procéder permet de protéger le patrimoine québécois tout en ne retardant pas les échéanciers des projets d'aménagement. À ce jour, plus de 400 nouveaux sites archéologiques ont ainsi été découverts et protégés.

C'est au XVI^e siècle que sont arrivés au Canada les premiers explorateurs « officiels », dûment mandatés pour conquérir de nouvelles terres dans la grande course expansionniste de l'époque. C'est encore une fois en longeant la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent et le littoral gaspésien que Jacques Cartier a fait ses premières rencontres avec les habitants du pays. C'est également sur les rives du Saint-Laurent, à Stadaconé (Québec), qu'il a rencontré pour la première fois une population d'importance. Il verrait plus tard plusieurs autres villages amérindiens tout au long du fleuve, jusqu'à Hochelaga (Montréal).

L'établissement de Cartier, quoique éphémère, allait donner le signal de départ à une migration européenne importante. À partir du XVII^e siècle, les rives du Saint-Laurent et des principales rivières sont graduellement occupées pour créer des établissements domestiques, industriels et urbains de même que des fortifications et des postes de traite pour le commerce des fourrures, etc.

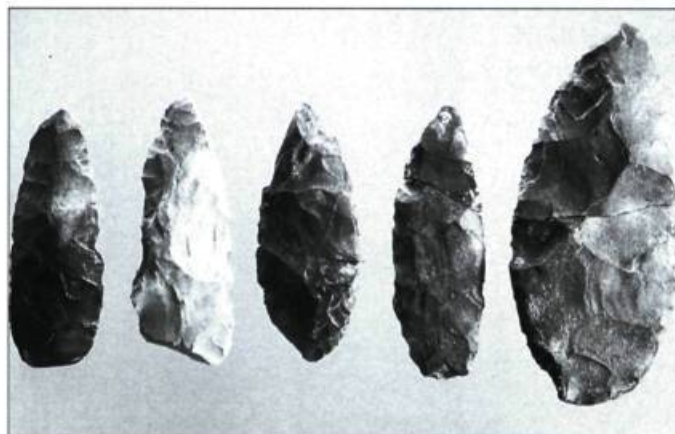
C'est ainsi que les principaux axes de peuplement le long des rives des cours d'eau et des plans d'eau ont d'abord été occupés par les populations amérindiennes pendant des millénaires, puis par les explorateurs, colonisateurs, marchands et militaires euro-canadiens. Les cours d'eau et leur rives constituent, en fait, les premières routes du Québec. Mais, comme en témoigne l'engagement du premier grand voyager (officier chargé des voies publiques) René Robineau de Bécancour en 1668, il devint nécessaire dans la seconde moitié du XVII^e siècle, d'établir des voies de communication « carrossables ». Les plans du chemin du Roy, qui permit de

relier la côte de Beupré à Québec, Trois-Rivières et Montréal furent tracés en 1709, mais sa construction ne fut finalement terminée qu'en 1763.

Aujourd'hui, le réseau routier québécois s'étend sur environ 120 000 km. Ces routes, qui longent, contournent et traversent le Saint-Laurent ainsi que d'innombrables lacs et rivières, recoupent essentiellement les routes naturelles utilisées naguère par les autochtones et les Euro-Canadiens.

Des chemins déjà empruntés

C'est à Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, que fut découvert en 1991 le plus ancien site préhistorique du Québec lors de recherches effectuées par le ministère des Transport du Québec avant d'entreprendre les



Ces pointes en pierre taillée par des Amérindiens de la culture plano datent de 8150 ans. Elles ont été recueillies sur le site de Rimouski avant la construction de l'échangeur de l'autoroute 20.

Photos : Transports Québec

travaux de construction d'un tronçon de l'autoroute 20 entre Bic et Mont-Joli. Il s'agit d'un campement de chasseurs-cueilleurs de la culture plano vieux de 8150 ans.

Les archéologues ont retrouvé plus de 150 outils et 25 000 fragments issus de la taille de la pierre, dont



La construction d'un tronçon de la route 138 et d'un pont au ruisseau au Saumon, sur la Basse-Côte-Nord menaçait de détruire les vestiges d'habitations de pêcheurs qui dataient de la période 1870-1930.

Photos : Transports Québec



Au sud du pont Jacques-Cartier, à Montréal, tout près de l'emplacement de la brasserie Molson, on a découvert les fondations d'une ancienne malterie construite vers 1879 et d'un bâtiment qui servait de fonderie ou de forge.

Les fouilles archéologiques effectuées avant la construction de l'autoroute Ville-Marie, à Montréal, ont permis de retrouver un important dépôt de pipes d'argile de la fabrique Bannerman, datant des années 1860.

Photos : Transports Québec

des pointes de projectiles, des grattoirs, des polissoirs et des forets. L'interprétation des données permet de croire qu'une bande de quatre ou cinq familles pouvait passer quelques semaines par année sur cet emplacement, chasser et pêcher dans les environs et surtout y façonner des outils en taillant la pierre.

Peu de temps avant la construction d'un tronçon de la route 138, à mi-chemin des villages de Rivière-Saint-Paul et Middle Bay, sur la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent, l'analyse des photographies aériennes avait révélé la présence de plusieurs indices d'occupation ancienne du sol. Les sondages archéologiques ont permis de confirmer cette hypothèse et, en 1987, une fouille archéologique de sauvetage fut réalisée par l'archéologue Françoise Niellon.

Cette fouille a mené à la mise au jour des vestiges de maisons hivernales occupées par des familles de pêcheurs nord-côtiers entre 1870 et 1930. La découverte d'un fragment de pierre taillée indique que des Amérindiens ont occupé les lieux avant l'arrivée de ces pêcheurs. Le site aurait été l'objet de deux occupations successives, séparées par un abandon de 15 ou 20 ans. Une maison en bois rond fut premièrement construite. Elle était partiellement renchaussée de terre et munie d'un caveau central avec un plancher de bois. Elle a été habitée durant 20 ou 30 ans avant d'être démantelée. Par la suite, deux nouvelles maisons avec un caveau intérieur ont été bâties à proximité du premier emplacement sur lequel on a alors érigé un hangar.



Les entreprises Molson et Bannerman

À Montréal, vers 1781, le faubourg Québec s'était déjà développé à l'est des fortifications de la ville, le long du chemin du Roy. La carte de 1815 de Joseph Bouchette indique qu'au début du XIX^e siècle, le faubourg était déjà solidement urbanisé et industrialisé. Le premier bâtiment de la brasserie John H. R. Molson date d'ailleurs de 1786. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, plusieurs fabriques de pipes d'argile se sont également implantées dans ce secteur. Les mieux connues sont celles de Henderson (1847-1876) et de Bannerman (1858-1907).

Lors de la construction de la bretelle de sortie Est de l'autoroute Ville-Marie à Montréal, en septembre 1986, les travaux d'excavation ont mis au jour une grande quantité d'éléments structuraux, dont ceux de

la malterie et de la raffinerie de sucre des entreprises Molson construites vers 1879 ainsi que ceux d'une fonderie ou d'une boutique de forge. Les archéologues ont consigné de nombreuses informations qui permettent de préciser l'emplacement et l'état des vestiges.

La fabrique de pipes Bannerman n'a pas été touchée comme telle par les travaux de construction. Elle se situait à la limite nord-est du stationnement de Molson, sous l'emprise du pont Jacques-Cartier. Cependant, on a découvert un dépôt de pipes d'argile rejetées qui permet de constituer une collection de référence. Cette collection contribue à mieux saisir les aspects techniques de cette production ainsi que les courants du marché pour cette période.

Les chemins de la connaissance

Le développement du réseau routier, la construction d'aéroports et l'exploitation des carrières et sablières ont joué un rôle important en facilitant la découverte de nombreux sites archéologiques. Avec la diversification de l'économie, l'exploitation de richesses naturelles éloignées des grands centres, la réalisation des grands projets de développement hydroélectrique et le désenclavement des agglomérations éloignées, il y a fort à parier que les routes vont contribuer encore longtemps à la connaissance de l'histoire humaine.

Le chemin de Chambly, première route du Canada

Le 26 octobre 1665, 36 soldats et 6 officiers du régiment de Carignan-Salières ouvrent un chemin de 36 pieds (12 mètres) de largeur entre le fort Saint-Louis (Chambly) et Longueuil. Ce sera l'embryon de la première route du Canada, l'actuel chemin de Chambly.

En 1817, la première route du Canada devient d'une grande utilité pour le gouvernement qui tient une garnison considérable au fort de Chambly. Les commissaires pour les communications intérieures dans le comté de Kent (Chambly) ont la charge du chemin de Chambly et la loi leur accorde 500 louis pour améliorer cette voie.

En 1841, le chemin de Chambly est devenu une grande artère qui alimente le commerce local de Montréal, voire l'une des plus importantes routes du Québec. Pas étonnant dès lors que le gouvernement soit autorisé à nommer des syndics sous le grand sceau de la province pour la construction du chemin de Chambly, et qu'il emprunte 15 000 louis pour établir, sur une distance de 16 milles, une route recouverte de madriers de trois pouces (six centimètres) d'épaisseur cloués sur des pièces de cèdre placées en terre, emprunt qu'il garantit en prévoyant l'installation d'un système de péage.

Le devis comporte l'aménagement de 10 ponts et de 4 barrières. Le gouvernement cède en 1852 l'exploitation du chemin de Chambly à l'entreprise privée. Celle-ci réalise des profits substantiels jusqu'à la venue des vapeurs et des lignes de chemin de fer reliant Chambly et Montréal. Le gouvernement reprend l'entreprise en 1858 et la cède aux municipalités du bassin et du canton de Chambly, et du village de Longueuil. Ces dernières adoptent un règlement pour recouvrir le chemin de macadam sur toute sa longueur. Le 26 janvier 1889, après bien des péripéties, on abolit les barrières de péage.

Plus de 100 ans plus tard, en 1993, le Gouvernement du Québec porte à quatre voies, sur tout son parcours, l'ancienne route n° 1 (l'actuelle 112) dont le toponyme, chemin de Chambly, exprime toute la noblesse des origines de notre pays.

Édouard Doucet, Société d'histoire de Longueuil

La Chambre de commerce de l'Île d'Orléans



LA CHAMBRE DE COMMERCE
DE L'ÎLE D'ORLÉANS

Viens faire un tour,
ça te prendra
une journée

... à l'Île d'Orléans

Renseignements : (418) 828-9411