

Une artère vitale : le fleuve

Alain Gelly

Number 111, Fall 2012

Sur les routes du Québec. Les 100 ans du ministère des Transports

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/67578ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gelly, A. (2012). Une artère vitale : le fleuve. *Cap-aux-Diamants*, (111), 10–16.

UNE ARTÈRE VITALE : LE FLEUVE

par Alain Gelly

En 1760, le fleuve Saint-Laurent constitue l'épine dorsale du transport en Nouvelle-France. Le bassin hydrographique du fleuve et des Grands Lacs est une voie navigable de 3 260 kilomètres reliant le cœur du continent à l'Atlantique. Cette route d'eau s'avère idéale pour le moyen et le long cours. Toutefois, à une époque où l'on adapte la technique à la nature, ce sont la configuration et le tirant d'eau qui dictent le type de batellerie qui naviguera sur ce réseau fluvial, et non le contraire.

Ainsi, les voiliers océaniques dépassent rarement Québec. La chaloupe biscayenne, la barque pontée, la grande chaloupe avec voiles et rames sont utilisées sur le fleuve en amont de Québec alors que certains voiliers au long cours ayant un faible tonnage n'hésitent pas à affronter les écueils et les courants pour se rendre à Montréal. Le canot d'écorce, quant à lui, permet de sauter, ou de contourner par les chemins de portage, les rapides en direction de la route du Nord-Ouest.

À cette route de canotage s'en ajoutent d'autres, dont celle du Saguenay, qui mène au système hydrographique de la baie d'Hudson. De même, le Richelieu permet au bois (douves et madriers) du lac Champlain d'être acheminé par radeau vers Québec et aux pelleteries montréalaises d'être vendues sur le marché new-yorkais. Par ailleurs, en hiver, tant les Innus nord-côtiers que des habitants de la colonie naviguent en canot à travers les glaces.



Canadian Calash or Marche-Donc. Gravure publiée en 1798. Isaac Weld, dessinateur; J.B. Drayton, graveur. (Collection Yves Beauregard).



Première route postale. Timbre émis par Postes Canada en 1963. Société Canadienne des postes ©. (Collection Yves Beauregard).

LES VOIES TERRESTRES UN RÉSEAU EMBRYONNAIRE

En septembre 1760, les Britanniques instaurent en Nouvelle-France un régime d'occupation militaire. Ils héritent alors d'un réseau routier qui se décline en quatre types de chemins. À savoir, les chemins royaux, qui furent institués afin d'unir les paroisses entre elles, les rangs, les chemins de communication, et enfin, les chemins de moulin. À cette époque, les chemins se trouvent sur la rive nord du fleuve, du cap Tourmente à Montréal, le long du Richelieu et sur la rive sud du Saint-Laurent, de Kamouraska à Saint-Pierre-les-Becquets. De là, des tronçons de route entrecoupés par des boisés se rendent jusqu'aux rapides de Lachine.

En hiver, cependant, la neige aplanit le terrain et le froid gèle les cours d'eau. Résultat, comme il n'est plus nécessaire d'éviter les obstacles naturels, des secteurs jusqu'alors inaccessibles deviennent praticables pour un temps. Qui plus est, le tracé n'est plus dicté, comme en été, par la composition du terrain, mais bien par le choix du meilleur itinéraire mettant les voyageurs à l'abri du vent et de la neige. Pour ce qui est de l'état des chemins, comme en été, il est jugé fort mauvais.

Sur le plan des transports publics terrestres, les Britanniques héritent d'un bon système de 24 postes de relais installés dans les villages du chemin du

Roy entre Montréal et Québec. Quant au moyen de transport utilisé sur cette route, le Canadien se sert principalement en été de deux véhicules de promenade, la calèche et le cabriolet, alors qu'en hiver, il recourt à la carriole, une calèche sur patins. Sur les autres chemins et sentiers, il transporte

ses marchandises en charrette en été, et utilise en hiver, la traîne, le traîneau, et fort probablement le berlot, un traîneau plus lourd. Sur les courtes distances, le voyageur peut également recourir à la marche en été et à la raquette en hiver.

Sous le Régime militaire, seuls les détenteurs d'une autorisation spéciale émise par les autorités peuvent utiliser les calèches et les chevaux des maisons de postes. Durant les trois années suivantes, l'administration ordonne l'élargissement en hiver du chemin du Roy sur toute sa longueur et en été, du tronçon de cette route situé dans l'étendue du gouvernement de Trois-Rivières. Les usagers du chemin du Roy circulent sur la gauche, du côté du fleuve, reprenant ainsi la tradition européenne consécutive à l'édit du pape Boniface VIII sur les pèlerinages. La conduite à droite, elle, se répandra en Amérique à partir de la fin du XVIII^e siècle.

LE TRANSPORT DANS LA PROVINCE OF QUEBEC

Jusqu'à la Révolution américaine, le portrait du transport de la *Province of Quebec* n'évolue guère. Ainsi, les trois plus



Extrait de la carte du lac Champlain, 1752. Louis Franquet. (Original conservé aux Archives du Séminaire de Québec, Musée de la civilisation, Québec).

1791-1841

LES DÉBUTS DU RÉSEAU ROUTIER AU CENTRE-DU-QUÉBEC

par Manon Bussi eres

Au Bas-Canada, plusieurs chemins sont ouverts pour favoriser de nouveaux établissements. Ceux-ci s'organisent selon les besoins et la commodité, tout en tirant parti du réseau hydrographique, de la géographie et des aménagements existants. Les lieux naturellement favorables à la circulation (berge, vallée, côte) et les voies usuelles (pistes de portage, sentiers et chemins minimalement aménagés) représentent des lieux de passage privilégiés. Les différents types de voies coexistent toutefois dans le paysage, particulièrement dans la région du Centre-du-Québec. Située à mi-chemin entre Québec et Montréal, cette région couvre un espace qui s'étend à l'est, de la seigneurie Saint-Pierre-les-Becquets vers l'ouest à la seigneurie Yamaska, puis entre le fleuve Saint-Laurent au nord et les cantons nouvellement arpentés au sud. Ce territoire en structuration au tournant du XIX  siècle se transforme avec l'ouverture à la colonisation des seigneuries de l'intérieur et surtout des cantons.

Comme les rivières constituent des points de rupture pour un tracé est-ouest, les premiers chemins des cantons s'organisent, de préférence, suivant l'axe nord-sud. Jusqu'en 1814, il y existe très peu de voies terrestres. Les loyalistes ouvrent bien quelques tronçons de Saint-Armand   Farnham, puis de Stanstead   Shipton. Mais, aucune route ne les relie à Québec jusqu'à ce que le gouverneur James Henry Craig décide de leur aménager une voie de communication. En 1810, il confie cette tâche à

des régiments de la garnison de Québec qui procèdent à l'ouverture d'un chemin partant de la seigneurie Saint-Gilles, puis traversant les cantons jusqu'à Shipton, où un chemin communique déjà avec les  tats-Unis. Cette voie permettra l'approvisionnement de Québec, tout en favorisant l'intégration des populations pionnières jusque-là isolées. Terminé en novembre 1810, le chemin Craig aménagé en pleine forêt connaîtra rapidement

des difficultés d'entretien. Le piteux état du chemin ne favorisera guère sa fréquentation sur de longues distances. Par ailleurs, les pionniers des cantons Wendover et Simpson se plaignent, en 1812, de l'absence de voie légalement établie. Des chemins longent les cours d'eau là où il existe des établissements, mais ces sentiers ne suffisent plus et la rivière Saint-François demeure le principal moyen de communication,



Extrait de la carte de Joseph Bouchette de 1831 qui illustre les chemins mentionnés dans le texte. (BAnQ, cartes et plans). <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil.jsp>

malgré ses inconvénients (rapides et chutes). Une voie terrestre officielle, tout en facilitant les déplacements locaux, permettrait d'atteindre les marchés établis sur le fleuve Saint-Laurent. Une première tentative de liaison est faite par Joseph Carmel, marchand, qui entreprend l'ouverture à ses frais d'un chemin de Nicolet vers Kingsey, mais les moyens lui manquent pour ouvrir la voie dans son entièreté. Il réclamera alors l'aide du gouvernement pour la compléter, mais le début du conflit anglo-américain incitera le gouverneur à freiner la réalisation du projet pour maintenir intentionnellement un vide jusqu'à la frontière américaine. Par conséquent, plusieurs voies cantonales demeureront inachevées, précaires et hasardeuses jusqu'en 1814-1815, au moment



James Henry Craig (1748-1812). Gouverneur général du Canada de 1807 à 1811, il fait aménager un chemin qui va de la seigneurie de Saint-Gilles jusqu'à Shipton à travers les cantons. (Archives et Bibliothèque nationales du Canada, C-24888).

où l'amélioration des communications reviendra à l'ordre du jour et qu'un nouvel acteur fera son apparition : le commissaire des communications intérieures. Si le grand voyer a la responsabilité globale de la voirie existante, les commissaires, eux, s'occupent de l'ouverture de nouvelles routes vers l'intérieur des terres. Leur travail se fait d'abord à l'échelle des comtés. Dans chaque comté, le gouverneur nomme trois commissaires qui sont chargés de l'administration d'un budget pour l'amélioration du réseau routier. Au Centre-du-Québec, les commissaires privilégient d'emblée l'établissement d'une route de part et d'autre de la rivière Saint-François, mais veillent aussi à l'aménagement de chemins des cantons vers les seigneuries. Au

départ, ils favorisent des embranchements sur la rive nord-est de la Saint-François, du canton Kingsey vers Nicolet (1816), puis Saint-Grégoire (1818), et un autre de Pierreville jusqu'à la traverse pour atteindre Drummondville (1816). Ensuite, une voie complète est aménagée au sud-ouest de la Saint-François, de Drummondville à la seigneurie Deguire (1824), puis vers Sorel (1826). Tous ces tronçons favorisent les liaisons avec Trois-Rivières, centre administratif du district, et avec Sorel, seul port important de la rive sud où l'on trouve l'avantage d'une navigation régulière. Ces liaisons routières fournissent donc un accès à des marchés, où les colons peuvent vendre leurs produits comme la potasse et la perlasse et se procurer en échange des articles importés tels

le sel, le rhum ou le plâtre de Paris. Les voies aménagées le long de la Saint-François se prolongent aussi plus au sud, sur la rive nord-est, à travers le canton Kingsey vers Shipton pour joindre le chemin Craig, puis, sur la rive sud-ouest, de Drummondville vers Brompton et Sherbrooke, siège judiciaire. En réalité, le chemin situé sur la rive sud-ouest revêt beaucoup d'importance, puisqu'il sert de voie de communication pour la poste et pour les déplacements des missionnaires itinérants catholiques, anglicans ou protestants.

Loin de former des réseaux distincts, les nouvelles routes cantonales du Centre-du-Québec s'arriment aux chemins publics établis et intègrent même, pour la plupart, le réseau officiel. Au chemin royal Québec-Montréal s'ajoutent les voies aménagées

le long de la Saint-François. Le territoire centricois apparaît alors comme un lieu de transit vers Sorel et Trois-Rivières. Aucun centre administratif n'émerge encore et la circulation est-ouest tarde à s'implanter à travers les cantons, laissant de larges pans du territoire privés de communication. ■

Manon Bussièrès est docteure en Études québécoises.

Pour en savoir plus :

Les informations contenues dans le présent texte sont tirées de notre thèse de doctorat, *De la voie de passage au chemin public. Le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*. Ph.D. (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 2009, 410 p.

importants axes routiers demeurent le chemin du Roy, situé sur la rive nord du fleuve et qui couvre une distance de plus de 280 kilomètres entre Québec et Montréal; le chemin entre Chambly et La Prairie; et enfin, entre la seigneurie de Saint-Étienne et la paroisse de Saint-Henri, la route Justinienne, future route 173, nommée en l'honneur de son instigateur le père Justinien Constantin, dernier missionnaire de la Nouvelle-Beauce sous le Régime français. De même, si le réseau de routes rurales gagne en densité et en ampleur, il le doit surtout à l'avancement pionnier.

Avec la restauration, en 1764, d'un gouvernement civil, la population qui voyage de nouveau sans restriction constate que le service de transport public s'est beaucoup détérioré. En 1767, les autorités coloniales réagissent en plaçant les maisons de poste sous les mêmes règles et obligations que celles de Grande-Bretagne. Désormais, les voyageurs, sauf les courriers transportant la malle de lettres, paieront des frais. Signe des temps, grâce au réseau de relais de poste, les voyages de l'île de Montréal vers la région du lac Champlain sont de plus en plus faciles (bac jusqu'à Laprairie, calèche jusqu'à Dorchester (aujourd'hui Saint-Jean) et de là, batellerie du lac).

Du côté des cours d'eau, le Saint-Laurent demeure l'artère principale par laquelle transite la majeure partie des échanges interrégionaux et intercontinentaux. Quant aux rivières Richelieu et des Outaouais, elles sont des voies de transport significatives pour les voyageurs et le négoce. Le port d'entrée et de sortie de la colonie demeure Québec tandis que les ports de Montréal et des Trois-Rivières sont des centres de transbordement et d'entreposage secondaire. Quant au type de batellerie, peu de changement, si ce n'est que les navires ne battent plus pavillon français, mais bien britannique.

Avec la Révolution américaine, l'administration coloniale entend remédier à l'état lamentable des routes sur son territoire. Territoire qui d'ailleurs s'agrandit



Le premier chemin de fer au Canada, entre Laprairie et Saint-Jean, Québec. Estampe, J.D. Kelly. (Collection Confederation Life).

puisque l'Acte de Québec de 1774 élargit les frontières de la *Province of Quebec* en y ajoutant le golfe du Saint-Laurent, les Grands Lacs et les territoires de l'Illinois et de l'Ohio. En 1777, le gouverneur Guy Carleton émet une ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les grands chemins publics et les ponts dans la province de Québec. Loi de la voirie, avant la lettre, cette ordonnance rétablit la charge de grand voyer. Selon cette législation, les chemins se déclinent désormais ainsi : royaux ou de poste, de communication et enfin, de moulin. C'est en 1779, à Coteau-du-Lac, qu'un régiment de loyalistes entreprend la construction du premier canal à écluses d'Amérique du Nord. En 1783, les canaux de Faucille, de Trou-du-Moulin et de Rocher-Fendu sont aussi inaugurés dans le secteur hautement accidenté de Pointe-des-Cascades. Même si ces ouvrages facilitent la navigation entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, leur coût prohibitif force les militaires à surseoir à toute autre construction du

genre. L'Acte constitutionnel de 1791 divise la colonie en deux provinces : le Bas-Canada et le Haut-Canada.

ACCROISSEMENT DES ÉCHANGES

Avec la croissance de la population autour du lac Ontario, on assiste à une intensification du commerce entre le Haut et le Bas-Canada. Les radeaux, les canots et les « batteaux », une embarcation à fond plat et à voile auxiliaire, transportent vers Lachine les produits provenant des régions pionnières, comme la potasse ou perlasse, mais aussi le blé et la farine. De là, les charretiers empruntent les routes de l'île afin de rejoindre le havre de Montréal. Étape obligatoire de l'import-export de la future Ontario, Montréal est aussi la tête du réseau de transport des pelleteries acheminées par les voyageurs en provenance du Nord-Ouest. Ceci étant dit, en raison, des nombreuses entraves à la navigation à voile entre Montréal (rapides de Sainte-Marie, bas-fonds du lac Saint-Pierre et bancs en amont de Québec) et Québec, la capitale

demeure le port d'entrée et de sortie de l'Amérique du Nord britannique.

En 1806, l'empereur Napoléon impose la politique du blocus continental à la Grande-Bretagne. Pour s'approvisionner en bois, la métropole britannique se tourne alors vers ses colonies d'Amérique du Nord. Résultat de cette activité, le nombre de navires arrivés à Québec passe de moins d'une centaine avant 1793 à plus de 200 en 1807.

Avec l'explosion des échanges, les moyens de locomotion évoluent rapidement sur les routes d'eau. Ainsi, au cours de cette décennie, le bateau Durham, une embarcation transportant dix fois plus de marchandises que les « batteaux », fait son apparition sur les plans d'eau du Haut-Saint-Laurent. Quoique spectaculaire, son impact sera minime comparé à celui des deux premiers vapeurs à naviguer au Bas-Canada en 1809. En effet, par leurs voyages inauguraux, le *Vermont* sur le Richelieu et l'*Accommodation* sur le Saint-Laurent marquent le début de la révolution des transports au Bas-Canada.

La technologie du navire à vapeur, quoique prometteuse, en est alors à ses balbutiements. John Molson et Thomas Torrance lancent plusieurs vapeurs durant la décennie 1810, mais ces bateaux naviguent uniquement le jour lorsque le vent est faible. Malgré ce handicap, des vapeurs font la navette entre Montréal et Québec, la plupart du temps en remorquant des voiliers ou en transportant des passagers. Un bateau à vapeur assure aussi le service de traversiers entre Québec et Lévis. Dès 1819, un premier vapeur navigue sur l'Outaouais.

L'ÈRE DES CANAUX

En démontrant la vulnérabilité et l'inefficacité des communications entre le Haut et le Bas-Canada, par le Saint-Laurent, la guerre de 1812 illustre l'urgence de construire un réseau de canalisation entre Montréal et Kingston. Pour ce faire, le gouvernement impérial ordonnera l'élargissement des canaux du Saint-Laurent, dont celui de Coteau-du-Lac.

Afin d'offrir une alternative à la navigation fluviale, des canaux militaires sont construits sur l'Outaouais de 1819 à 1834. Onze écluses donnent ainsi accès au canal de Grenville, au canal de la Chute-à-Blondeau et au canal de Carillon. Toujours en 1819, la construction du canal Érié dans l'État de New York est perçue comme un risque que le commerce de la région des Grands Lacs soit détourné vers le port de New York. Devant cette menace, des marchands montréalais forment, la même année, la Compagnie des propriétaires du canal de Lachine. Une crise commerciale aura raison de leur projet.

En 1821, le Bas-Canada prend le relais. Dès 1825, les premiers navires empruntent le canal de Lachine sur toute sa longueur. En 1834, les trois canaux de l'Outaouais sont complétés. Dès 1843, les premières embarcations empruntent le canal de Chambly, entre Chambly et Saint-Jean. Avec l'ouverture de l'écluse de Saint-Ours, en 1849, les gros navires atteignent enfin le bassin de Chambly. Durant la même décennie, le gouvernement du Canada-Uni augmente l'échelle

de navigation du réseau de canaux du Saint-Laurent et construit une écluse à Sainte-Anne-de-Bellevue entre les lacs des Deux-Montagnes et Saint-Louis. Dès 1850, l'essentiel du réseau de canaux au Québec est en place.

PAR RAILS

Le 21 juillet 1836, la Compagnie des propriétaires du chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent inaugure la première liaison ferroviaire du pays entre La Prairie et Saint-Jean. À ce premier chemin de fer s'ajoutera, en 1847, celui du Montreal and Lachine Railroad, une société ferroviaire qui reliera le lac Saint-Louis à Montréal. Au cours de la même décennie, plusieurs promoteurs projettent de relier dans un seul trajet le Bas-Canada à la Nouvelle-Angleterre. Parmi ces projets de lignes ferroviaires, celui de la St. Lawrence and Atlantic Railroad visant à connecter Montréal, Sherbrooke et d'autres villes du Bas-Canada à Portland, un port libre de glaces ouvert à l'année, s'avère particulièrement ambitieux. De son côté, la Quebec and Richmond entreprend, en



Promenade en traîneau. James Duncan, 1850-1870. Aquarelle et mine de plomb sur papier. Don de Mr. David Ross. (Musée McCord, M311).

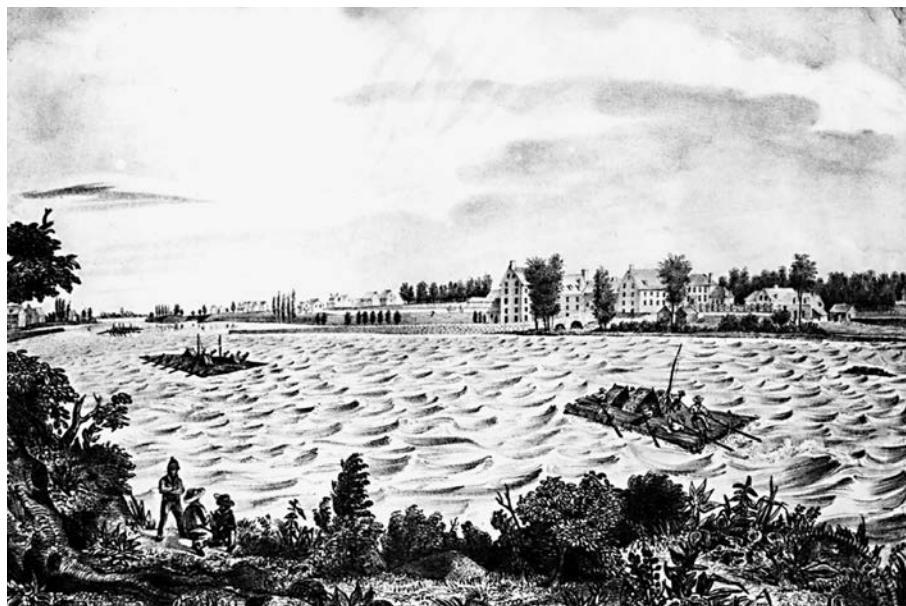
1852, de raccorder la région de Québec, par Lévis, à cette ligne de chemin de fer international. En 1853, celle-ci est inaugurée. Six ans plus tard, le Grand Tronc réussit un exploit technologique majeur en inaugurant le pont Victoria. En effet, celui-ci est non seulement la première structure du genre à traverser le fleuve, mais également le plus long pont au monde. En 1860, le Grand Tronc relie Rivière-du-Loup à la péninsule de Vaudreuil-Soulanges. En 1867, la rive sud est bien pourvue en lignes ferroviaires tandis que sur l'autre rive, la Carillon & Grenville (Outaouais) et la Saint-Laurent Industrie (Lanaudière) sont les seules sociétés à en avoir construit, et encore, sur de courtes distances.

LE FLEUVE

De 1810 à 1867, une batellerie diversifiée navigue sur le fleuve. Radeaux de bois, bateaux Durham, « batteaux », goélettes y croiseront les vapeurs des diverses compagnies de navigation intérieure; puis, à compter des années 1830, les vapeurs océaniques. En 1850 et après, selon le géographe Pierre Camu, si la navigation à voile domine toujours, celle à vapeur est devenu le moyen de locomotion idéal entre l'estuaire du Saguenay et Kingston. Afin de rendre la navigation moins périlleuse entre Québec et Montréal, le gouvernement du Canada-Est creusera un chenal au lac Saint-Pierre et balisera le fleuve de bouées et de signaux. Ce faisant, les océaniques se rendront plus fréquemment à Montréal tandis que le port de Québec verra sa position s'éroder.

LES ROUTES

Après la guerre de 1812, le gouvernement de la colonie donne priorité à la construction d'un réseau de canaux. Dans les années 1840, le mauvais état des routes freine l'économie. Pour y remédier, on améliore les liens routiers avec les Cantons-de-l'Est, les chemins du Roy et Kempt (Québec – Fredericton) ainsi que la route reliant Québec à Detroit. De même, de grands travaux



Vue de Chambly. Estampe, vers 1840. Adolphus Bourne. (BAC, C-003481).

routiers sont exécutés entre Ristigouche et Gaspé (grand chemin de la baie des Chaleurs) et entre Métis et Matane (grand chemin du Roi). Dans Charlevoix, devant l'inaction gouvernementale, la population ouvre des routes. À compter de 1854 s'amorce aussi la construction du chemin Taché, qui traverse les cantons boisés du Bas-du-Fleuve, entre le chemin de Kennebec et celui de Ristigouche.

De responsabilité du citoyen, l'entretien et la construction des routes deviendra celle de l'État. Toutefois, même si une loi est votée en 1815 afin d'améliorer les communications intérieures dans la colonie, les subsides tardent à suivre. En 1839, l'administration coloniale crée un Bureau des travaux publics et, l'année suivante, la charge de grand voyer est abolie par l'ordonnance pourvoyant à l'organisation des autorités locales et municipales. En 1855, l'Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada précise que la province est responsable des ponts, chemins et routes lui appartenant alors que les ouvrages des comtés et des municipalités doivent être entretenus par ces derniers.

Durant cette période, on ouvre des chemins à péage sur les îles de Montréal et Jésus ainsi que dans les localités de

Québec, Longueuil et Chambly. Quant à l'état des routes, il demeure variable. Les meilleures restent celles où le gravier et le sable permettent un égouttement régulier, tandis que dans les zones marécageuses et humides les véhicules s'enfoncent dans des ornières. Pour y remédier, on construit des chemins de rondins aussi connus comme des *corduroy roads*. Lorsque possible, on macadamise la chaussée.

Durement affectées par la concurrence du transport maritime et des rails, les voitures publiques (calèche et diligence) parcourent toujours les routes de la province. Quant aux habitants, ils font preuve d'imagination en adaptant des véhicules aux conditions routières de leur région : barouche (Laurentides), « suisse » (régions marécageuses) et traîneau Jumper (Outaouais)

En 1867, des routes quadrillent l'ensemble du territoire habité du Québec. En fait, elles devancent même le front pionnier puisque des chemins mènent aux exploitations forestières. L'heure est aussi à l'interdépendance tant avec les réseaux routiers des colonies voisines qu'avec les réseaux de voies navigables et ferroviaires de la province. ■

Alain Gelly est historien à Parcs Canada.