

Suivre une route mémorable : le parcours du chemin du Roy dans les guides touristiques au XX^e siècle

Simon FORTIN-DUPUIS

Résumé

Le trajet entre Québec et Montréal a, au cours du XX^e siècle, été chargé d'une puissance d'évocation de l'ancien et du pittoresque pour attirer les touristes. Pour ce faire, on a constitué un ensemble discursif et on l'a diffusé par les guides touristiques. Le chemin du Roy, route historique de la Nouvelle-France, a été utilisé en tant qu'idée pour renforcer ce discours.

À l'aide d'un échantillon composé de guides touristiques représentatif de la production totale de guides concernant le Québec, nous étudions l'évolution des modalités d'utilisation du chemin du Roy dans la promotion touristique pour comprendre quelles valeurs on lui accole. Il appert que le chemin condense un discours préexistant sur le trajet entre Québec et Montréal et qu'il participe à son renforcement en permettant une mise en valeur plus importante, notamment en provoquant un amalgame entre la route moderne et la route historique qui mène à la constitution d'une route touristique officielle par le gouvernement du Québec.

« Je ne serai pas surpris qu'un jour un chapitre de l'histoire s'intitule : "En remontant le chemin du Roy". »

Jean Drapeau

C'est au cours du XIX^e siècle que le tourisme se développe avec l'émergence des loisirs. Ce temps, libre d'activité productrice,

est consacré à l'aventure et au dépaysement. On cherche à la fois à acquérir de l'expérience et des connaissances, à l'instar du *Grand Tour* du XVIII^e siècle, et à appréhender la beauté et la sérénité des paysages pittoresques¹. Ce phénomène est sous-tendu par la création et le maintien d'un rapport d'altérité entre le voyageur et ses hôtes, puisque c'est l'exotisme attendu et constaté des mœurs et des terroirs qui préside au succès de la mise en valeur touristique.

Il a été constaté qu'au Québec, l'offre touristique est fondamentalement liée à la construction identitaire. Ce rapport d'altérité entretenu, en plus d'assurer le développement économique, favorise l'affirmation nationale des Canadiens français, puis des Québécois, par la représentation de traits culturels exclusifs, souvent des symboles rassembleurs pour ceux qui les reconnaissent. Cette représentation se réalise notamment par la patrimonialisation et la création de lieux de mémoire². Ces monuments, matériels ou idéels, sont chargés des valeurs d'ancienneté et d'actualité pour créer un lien avec le passé³. Ces mises en valeur à vocation à la fois identitaire et touristique se réalisent presque exclusivement sur des objets rappelant la Nouvelle-France durant tout le XX^e siècle.

Le choix de cette thématique comme axe principal de mise en valeur n'est pas un hasard. En tant que lien avec la métropole européenne, la Nouvelle-France qui évoque aussi l'ancien et la francité, entendue ici comme le fait de vivre en français, intrigue et captive les voyageurs. Selon Nicole Neatby, le gouvernement québécois, dans ses premières initiatives de promotion touristique, vise spécifiquement à combler les attentes des critiques de voyages américains. Ceux-ci sont impressionnés par le fait français et catholique en Amérique du Nord, mais aussi par la ruralité de façade de la société québécoise et ils ont l'impression d'être transportés au XVIII^e siècle⁴. Entretenir ces représentations pour le tourisme a pour conséquence de les imposer également à la population visitée. En cela, le tourisme renforce le conservatisme, à la fois catholique et agricole, promu par les autorités cléricales et politiques de la première moitié du XX^e siècle⁵.

Parmi les mises en valeur qui ont marqué la société québécoise en plus des touristes, celle de la route entre Québec et Montréal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent est emblématique. L'itinéraire, entre capitale et métropole, est pratiquement incontournable pour tout touriste visitant le Québec au XX^e siècle. Par sa popularité, il représente l'expérience paroxysmique de l'usage touristique d'une infrastructure routière. L'évolution des descriptions de la voie et des paysages auxquels elle donne accès montre que le recours au passé s'intrique profondément dans la structure sociale québécoise sous forme de symbole dans une construction discursive progressive. Sa forme la plus élaborée qui est en phase avec son époque, c'est-à-dire la fin des années 1960, entraîne même des productions politique et culturelle dérivées qui la cristallisent et la concentrent dans le nom qu'elles lui donnent : le chemin du Roy.

Cette route, au nom maintenant bien connu, n'a pas toujours fait partie de l'univers symbolique québécois. Les historiens s'y sont récemment intéressés tel que le souligne Alain Roy :

Depuis quelques années, on assiste à un intérêt renouvelé pour le chemin du Roi entre Québec et Montréal. Cet investissement collectif envers cette voie symbolique est initié à l'occasion de la visite du général De Gaulle en 1967 et pour lequel on procède à des aménagements significatifs. Cependant, cet intérêt reste à maints égards symbolique. Depuis, de nouvelles approches ont émergé, favorisant la recherche et l'identification de traces patrimoniales de ce chemin. On s'est ainsi intéressé notamment à la mise en valeur patrimoniale du Chemin du Roy dans Lanaudière, et plus récemment se sont multipliés les dépliants⁶.

Cette revue historiographique s'intéresse à la route construite en Nouvelle-France, rappelée à l'existence en 1967, dont on retrouve encore quelques traces aujourd'hui, archéologiques ou dans l'aménagement du territoire. Cette production, axée sur les traces matérielles et fructueuse pour la mise en valeur touristique, occulte cependant une autre réalité : celle de l'existence symbolique du chemin du Roy. C'est pour combler ce vide scientifique que nous souscrivons à une approche d'histoire de l'histoire du chemin du Roy. Pour ce faire, il faut repérer les traces de la vie symbolique

de la route au XX^e siècle. Or, celles-ci sont éparpillées dans une production littéraire impossible à circonscrire et dans laquelle, à moins de retourner chaque page de chaque livre, il est impensable de trouver de la matière pertinente, sauf dans les guides touristiques.

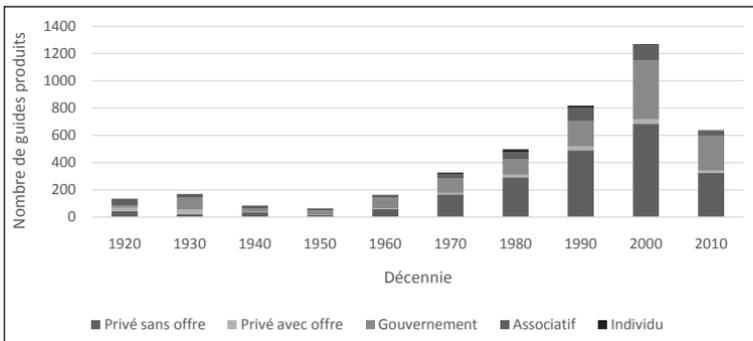
Ces guides peuvent être qualifiés de littérature utilitaire qui promeut des « aventures conseillées⁷ ». Dans bien des cas, celles-ci engagent les touristes à parcourir de bonnes distances entre deux pôles d'attraction. Il va sans dire que l'axe Québec-Montréal est en ce sens, souvent évoqué. La vocation pédagogique des guides amène les lecteurs à intégrer, en plus des représentations de l'espace⁸, « des codes, des valeurs, des moyens de comprendre l'espace et le temps, donc des procédures d'orientation, des procédures de sélection⁹ ». Ainsi, l'analyse de la littérature touristique quant au chemin du Roy permet de mettre en lumière les modalités de sa mise en discours et de déterminer son efficacité en tant que symbole chargé des valeurs d'ancienneté et d'actualité. Or, l'existence du matériel promotionnel est particulièrement éphémère, comme le soulignent Marc H. Choko, Michèle Lefebvre et Danielle Léger dans *Destination Québec : une histoire illustrée du tourisme*¹⁰. Goulven Guilcher constate, pour sa part, que la nature même des guides touristiques les engage dans une spirale marchande qui met en péril leur conservation :

Chaque édition doit se vendre vite afin que la suivante, soigneusement mise à jour, lui succède rapidement. L'étendue des révisions est souvent exagérée par rapport à la réalité, pour permettre à la fois d'attirer de nouveaux lecteurs et de tenter les acquéreurs de l'édition précédente. Ce caractère utilitaire, bien éloigné de l'objectif des œuvres littéraires, a contribué à son déclassement en tant qu'imprimé. On lui donne plus volontiers le statut de marchandise – périssable de surcroît – d'autant plus que son prix figure assez souvent de façon visible sur la couverture, en particulier quand il est bas. Certes tous les imprimés ont un prix de vente, mais l'affichage du prix a un côté vulgaire, s'agissant d'une création intellectuelle, ce qui tend à en dévaloriser le contenu¹¹.

Cependant, puisqu'il s'agit tout de même de livres, les guides touristiques sont souvent conservés dans les bibliothèques et les

centres d'archives. Ils sont difficilement utilisables pour la recherche étant donné qu'ils ne sont pas considérés comme une catégorie spécifique d'ouvrages dans les systèmes de classement. Ainsi, les guides sont amalgamés aux récits de voyage et aux autres traités de voyage et de géographie¹² avec lesquels ils ne partagent ni les intentions ni les objectifs¹³. Pourtant, il a été possible de structurer la recherche grâce à un outil très récent, mis au point par Michel Morisset, professeur au Département d'économie agroalimentaire et des sciences de la consommation à l'Université Laval. Cet outil, qui n'est pas encore rendu public, recense, avec une certaine marge d'erreur il est vrai, tous les guides concernant le Québec entre 1820 et aujourd'hui. De cette masse — quelques milliers de guides recensés —, nous avons choisi d'en extraire un corpus représentatif de l'évolution des tendances de production.

Tableau 1. Distribution de la production de guides dans le temps



Comme le montre le *Tableau 1. Distribution de la production de guides dans le temps* dont les données sont tirées de la recension bibliographique, on constate une croissance constante¹⁴ du nombre de guides produits par décennie à partir des années 1960, et ce, jusqu'aux années 2000. Il est à noter que, tout au long de la période étudiée, la nature des producteurs change significativement. Les producteurs «privés sans offre» sont les maisons d'édition qui n'ont pas de services à vendre autres que leurs conseils. Leur part de la production augmente de façon radicale à partir des années 1960 avec

l'organisation d'institutions littéraires de tourisme telles que Lonely Planet et Ulysse. Les « privés avec offre » représentent les éditeurs ayant des services à promouvoir, notamment des compagnies de transport à vapeur ou des hôtels, les deux industries étant souvent liées au tournant du XX^e siècle. Les premières décennies représentées sur le tableau montrent la fin de leur déclin, dû en grande partie aux guerres mondiales et à la concurrence du transport automobile. Les représentants des « privés avec offre » se maintenant par la suite proviennent souvent de l'industrie automobile, le meilleur exemple étant probablement Michelin. Les « gouvernements » regroupent les différentes organisations gouvernementales ou paragouvernementales. L'espace qu'ils occupent dans la production est relativement stable sur toute la période étudiée. Des efforts sont réalisés à la fin de la Seconde Guerre mondiale pour relancer les économies par le tourisme et la croissance de l'appareil étatique qui suit le conflit entraîne une intervention grandissante dans l'industrie. Les producteurs « associatifs » sont, quant à eux, des regroupements de personnes aux intérêts communs, notamment des clubs automobiles ou des associations professionnelles. Ils occupent une place prépondérante lorsque l'automobilisme s'organise au début du XX^e siècle, puis disparaissent presque avec la prise en charge de l'État. Ils réapparaissent cependant avec l'émergence de nouveaux loisirs et de nouveaux groupes affinitaires — homosexuels, handicapés, etc. — auxquels ils consacrent des guides thématiques. Finalement, les « individus » sont des auteurs qui publient leur guide avec leurs propres moyens. Leur contribution à la production est presque invisible au XX^e siècle, étant donné que l'industrie du guide touristique s'est institutionnalisée au tournant du siècle autour de grands producteurs, ce qui a laissé peu d'espace aux distributions à faible tirage.

Pour refléter ces réalités, nous avons sélectionné dans la base de données des guides traitant exclusivement de la totalité du Québec ou traitant à la fois des villes de Québec et de Montréal afin de favoriser nos chances de trouver des mentions du chemin du Roy¹⁵. Nous avons également privilégié les guides généraux présentant autant des services offerts que des attractions et des descriptions.

Nous avons donc exclu les guides spécialisés sur une thématique particulière. Ont aussi été exclus tous les guides datant d'avant 1920, puisque ce n'est qu'à partir de cette décennie que l'automobilisme est devenu significatif au Québec. Auparavant, le transport routier, difficile, lent et inconfortable, ne servait qu'à compléter les déplacements réalisés principalement par des moyens de transport à vapeur et ne permettait donc pas de mise en valeur spécifique des infrastructures routières. Ce tri virtuel a permis de réduire notre corpus d'étude à un nombre conséquent, mais réaliste de guides touristiques.

À ce stade, nous avons choisi de consulter les guides identifiés par les collections de la Grande Bibliothèque à Montréal et de la bibliothèque de l'Université Laval. La consultation a donc été limitée par les politiques d'acquisition desdites bibliothèques qui sont intrinsèquement fondées sur une part d'arbitraire. Les guides ont finalement été retenus lorsqu'ils proposaient un itinéraire entre Québec et Montréal, que celui-ci soit identifié par le nom de chemin du Roy ou non, ou lorsqu'ils évoquaient le chemin du Roy. Pour combler l'absence de guides de clubs automobiles, qui composent la majorité des guides associatifs des années 1920-1930 dans les collections de bibliothèques, nous avons intégré dans notre corpus des guides de la route produits par le Club automobile de Québec¹⁶. Ces guides étaient en effet les plus consultés et les plus distribués étant donné que ce club avait reçu du gouvernement du Québec le mandat de faire la promotion touristique dans la capitale. Quant aux guides produits par des « individus », ils ont été laissés de côté en raison de leur très faible nombre. Il est à noter que les guides francophones sont surreprésentés étant donné qu'ils forment une très forte majorité des guides présents dans les bibliothèques consultées. Nous avons cependant ajouté au corpus quelques titres bilingues et anglais pour pouvoir apprécier l'évolution des discours sur le chemin du Roy offerts aux anglophones. Nous avons également ajouté au corpus quelques guides que nous avons trouvés lors des recherches et qui sont suffisamment éloquentes sur le sujet pour justifier leur utilisation.

Tableau 2. Distribution du corpus selon la décennie de production et la nature des producteurs

Décennie/ nature du producteur	Associatif	Gouver- nement	Privé avec offre	Privé sans offre	Total général
1920	1	1			2
1930	4				4
1940	2				2
1950				1	1
1960	5	1			6
1970		4		5	9
1980		1		6	7
1990			2	12	14
2000				12	12
2010		1		7	8
Total général	12	8	2	43	65

Comme le montre le *Tableau 2. Distribution du corpus selon la décennie de production et la nature des producteurs*, notre corpus de 65 guides correspond globalement à la distribution réelle de la production en ce qui a trait à la nature des producteurs et aux années de publications. De plus, les producteurs des représentations du chemin du Roy sont soit les autorités promouvant le tourisme elles-mêmes, soit des intermédiaires spécialistes qui, par intérêt économique, participent à la diffusion des discours dominants¹⁷. Pourtant, pour obtenir le succès commercial escompté, les producteurs doivent considérer les attentes du public. De ce point de vue, les guides forment une interface particulièrement intéressante entre la population et les autorités pour appréhender les représentations et les symboles dans une société donnée¹⁸.

Ainsi, nous nous sommes intéressés aux modalités de production des guides – auteur, éditeur, lieu et année d'édition, etc. –, mais aussi aux publics visés. Étant donné que l'industrie du guide touristique a une tendance forte au plagiat, nous nous sommes également

attardés à découvrir la filiation des guides qu'ils soient identifiés comme réédition ou non. Pour les descriptions à l'intérieur des guides, nous avons posé comme base comparative les valeurs d'ancienneté et d'actualité. Nous avons donc relevé les évocations du passé et leurs modalités d'énonciation, notamment l'historicité des informations et la structure de leur présentation, de même que toute référence à l'appréciation des paysages décrits.

La trame chronologique montre que le chemin du Roy (ou plus précisément la définition et les valeurs d'ancienneté et d'actualité qu'on lui accorde) tel que présenté dans les guides ne renait pas à l'arrivée de Charles de Gaulle le 24 juillet 1967; il se fonde plutôt sur la mise en valeur touristique de la route reliant Québec à Montréal par la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Les discours qui contiennent ces informations sont mis en forme pour être facilement compréhensibles et mémorisables. Il en résulte, au fil des récupérations desdits discours, une cristallisation et une normalisation des représentations et des symboles¹⁹. C'est ainsi que le chemin du Roy en vient à être défini comme l'espace privilégié de l'ancien et du pittoresque au Québec. L'analyse des guides les plus récents montre également que cet ensemble se pérennise par la répétition. Certains glissements de sens apparus récemment, quoique contradictoires au premier abord, témoignent même de la solidité de cette structure discursive.

L'ensemble de ces informations recueillies a permis de présenter, surtout de façon diachronique, mais parfois de façon synchronique, une synthèse de l'évolution des discours sur la route. L'histoire des discours sur le chemin du Roy peut se séparer en trois parties temporellement inégales, mais qui représentent des étapes, plus ou moins stables, de son évolution. La première, de 1920 à 1965, montre la lente normalisation d'un discours sur l'itinéraire entre Québec et Montréal corollairement au développement de l'automobilisme. La deuxième, de 1966 à 1979, s'étend sur le tournant que représente l'apparition du nom chemin du Roy et sa stabilisation alors que la troisième, de 1980 à 2014, démontre la flexibilité et la cohérence du symbole dans la société québécoise, ce qui explique son succès.

Les débuts du tourisme automobile au Québec, 1920-1965

Au cours de la période allant de 1920 à 1960, les guides mettent en valeur le trajet entre Québec et Montréal. Il est le seul lien routier entre la capitale et la métropole sur la rive nord du Saint-Laurent. Sa description est mise en forme par l'orientation donnée à la promotion touristique : autant dans les publicités que dans les espaces touristiques, l'exotisme tant recherché est fondé sur une représentation outrancière de la ruralité du Québec, sur les mœurs et coutumes héritées de la France et sur les paysages pittoresques agrémentés de vieilles habitations et d'églises catholiques. C'est donc ce qui est mis en valeur le long de la route. Le discours se structure et se formalise par la répétition dans les discours littéraires, notamment touristiques, mais aussi dans l'organisation du territoire à visiter. Pourtant, puisque le nom « chemin du Roy » n'est pas utilisé à cette époque, il est loin d'être convenu que ce qui deviendra le chemin du Roy est la route la plus représentative de la construction discursive du Québec montrée aux touristes.

Avant les années 1920, l'automobilisme n'en est encore qu'à ses débuts en tant qu'activité récréative. Les infrastructures routières sont peu adaptées, mais des organisations naissent pour demander au gouvernement de changer les choses : les clubs automobiles. C'est au cours de la décennie 1920 que les effets se font sentir : le gouvernement québécois pave les routes et développe l'étendue du réseau routier de façon exponentielle. En même temps, le tourisme en voiture se popularise et les paysages rencontrés, inaccessibles par train ou par bateau, font oublier les cahots du chemin²⁰.

Les guides les plus populaires concernant le Québec à cette époque sont probablement ceux produits par les clubs automobiles de Québec et de Montréal : les guides de route. Bilingues et publiés chaque année, ils contiennent des informations sur l'état des routes, sur les directions à prendre (la signalisation n'en étant qu'à ses débuts) et sur les attraits rencontrés. Le contenu est divisé par route selon l'organisation du réseau par le ministère de la Voirie. Dans le *Quebec Automobile Tour Book* de 1924, le trajet Québec-Montréal est séparé en deux itinéraires de part et d'autre de Trois-Rivières : les routes 10 et 11. Malgré cette séparation, leur description est plutôt

uniforme: l'auteur vante notamment la proximité du fleuve Saint-Laurent, «les villages rustiques, [les] habitations originales, [les] habitants typiques et les nombreuses églises le long de la route²¹».

Afin d'appuyer ses efforts de rénovation du réseau routier et de promotion du tourisme, le gouvernement du Québec publie un guide en 1929. Ce livre, d'un volume impressionnant et voué à une grande diffusion²², est également organisé en fonction des routes. Cette fois-ci, le trajet qui nous intéresse porte le nom de route n° 2. Il le conservera d'ailleurs jusqu'à la période suivante. La route relie Edmundston à Toronto en passant par Rivière-du-Loup, Québec et Montréal. Dans le guide, elle est séparée en plusieurs segments dont un est spécifiquement dédié à la partie Québec-Montréal. Le texte qui décrit le parcours s'attarde aux mêmes détails que le guide précédent :

La troisième section de la route Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto relie la cité de Québec, capitale de la Province, à Montréal, métropole du Canada, et traverse une région très intéressante, tant aux points de vue agricole et industriel qu'aux points de vue historique et pittoresque. Comme dans la section précédente, la route longe constamment le fleuve Saint-Laurent, excepté entre Québec et Saint-Augustin, et entre Yamachiche et Berthier, où elle incline légèrement à l'intérieur des terres. La plupart des municipalités qu'elle traverse sont vieilles de deux cents ans et plus. Sur tout ce parcours, les campagnes sont exclusivement agricoles; la grande culture, les cultures fruitière et maraîchère, l'industrie laitière et l'élevage y sont bien développés et très florissants. Les villes et villages possèdent une ou plusieurs industries qui contribuent à la prospérité des habitants. De nombreux centres de villégiature sont échelonnés le long de cette section, et sont pourvus d'excellentes hôtelleries. D'ailleurs, partout où il s'adresse, le touriste est bien accueilli et traité avec cordialité, l'hospitalité étant une vertu caractéristique de l'habitant canadien-français²³.

De plus, cette forme donnée au discours est reprise dès 1933 dans les *Guides de route* du Club automobile de Québec et reproduite sans modification majeure jusqu'en 1960 :

Cette section de la No. 2 longe le fleuve Saint-Laurent, excepté entre Québec et Saint-Augustin, et entre Yamachiche et Berthier. La plupart

des municipalités qu'elle traverse sont vieilles de deux cents ans et plus. Quelques centres de villégiature y sont échelonnés. Des hôtelleries de toute description sont partout à la disposition des visiteurs. L'hospitalité proverbiale canadienne-française y est surtout remarquable²⁴.

Cette stagnation du contenu décrivant le trajet de la route n° 2 témoigne de l'efficacité du discours pour réaliser les intentions des producteurs et pour satisfaire les attentes des consommateurs, et ce, pour une trentaine d'années. Nous pouvons constater l'absence de mention du chemin du Roy et d'informations précises sur l'histoire de l'espace traversé. Les producteurs de guide se contentent plutôt d'évoquer l'ancienneté des paysages auxquels on a accès en passant par la route. Comme le propose Serge Gagnon, l'État québécois, parfois par l'entremise des dépositaires du discours qu'il a créé, « manipule la mobilité des voyageurs » en donnant accès à un réseau routier qui met volontairement en valeur la ruralité canadienne-française²⁵.

Dans tous les guides de la période, on montre une réticence à concentrer les efforts touristiques vers certaines municipalités. Elles sont toutes systématiquement énumérées, c'est-à-dire plus d'une trentaine entre Québec et Montréal. En raison des pratiques touristiques d'alors, les auteurs de guide envisagent probablement que leurs lecteurs, une fois sur la route, feront halte à chacune de ces stations. À cette époque, le tourisme s'émancipe tranquillement des contraintes liées à la linéarité des itinéraires des transports à vapeur et les voyages sur les routes en gravier ou partiellement pavées sont lents et peu confortables. Les arrêts nombreux sont donc bienvenus, à la fois pour le repos et pour apprécier pleinement des paysages autrefois traversés rapidement à bord des trains²⁶. Heureusement, les touristes de l'époque, assez fortunés pour disposer d'une voiture, ont tout leur temps. C'est pourquoi ils n'hésitent pas à aller loin pour profiter des paysages encore peu accessibles²⁷. Pour les auteurs de guides, la Gaspésie est l'endroit privilégié pour émerveiller les voyageurs et leur faire voir la ruralité et les coutumes françaises des Canadiens français :

À l'est de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent se trouvent échelonnées de vieilles paroisses très riches en souvenirs historiques : vieilles églises, demeures bi-centenaires, monuments et sites qui évoquent les pages glorieuses de l'histoire canadienne d'avant la conquête. La route côtoie presque constamment le fleuve Saint-Laurent et s'allonge au milieu d'une suite de panoramas dont le pittoresque n'est inférieur à nul autre en ce pays. C'est surtout dans cette partie de la Province que le voyageur peut le mieux prendre contact avec les vieilles mœurs et les coutumes françaises conservées intactes, y goûter la franche gaité et la gracieuse hospitalité de l'habitant canadien-français. Cette route conduit à la Gaspésie qu'on a qualifiée de « terre de merveilles » à cause de son pittoresque, de la variété et de la splendeur de son incomparable panorama²⁸.

Bien que le tourisme se démocratise dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, la mise en valeur des différentes régions et leur hiérarchie dans la publicité et dans les guides ne se modifient guère avant les années 1960. Ainsi, la route n° 2 est, durant ces presque 50 ans, le seul lien entre capitale et métropole sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent et, bien qu'elle soit valorisée comme pittoresque et ancienne, est banalisée par les pratiques touristiques de l'époque, contrairement à la route de la Gaspésie qui est exaltée.

La réminiscence d'un chemin ancien, 1966-1979

Dans une étude sur la représentation du territoire que la Loire sillonne et l'évolution des valeurs de ce cours d'eau dans l'organisation des guides touristiques, Sophie Bonin affirme : « c'est donc lorsque la Loire devient utile qu'on l'oublie [...] »²⁹. Elle postule ainsi que les fonctions utilitaire et symbolique de cette voie d'eau sont en concurrence. Nous pensons que la valeur du chemin du Roy idéal dans les discours touristiques découle du même processus, bien qu'inversé — depuis que le chemin du Roy est inutile, il est connu — et qu'elle participe à faire valoir l'espace entre Québec et Montréal dans la lutte des régions pour attirer les touristes à partir du moment où la route n'est plus l'itinéraire privilégié entre capitale et métropole.

Durant la décennie 1960, le tourisme de masse s'est bien implanté en Amérique du Nord. Les abords des villes et des villages se sont bondés de motels, de casse-croûtes et de marchands de toutes sortes. Plus de gens voyagent et les derniers espaces sauvages tant convoités dans la période précédente sont désacralisés. Pour s'adapter au changement, le gouvernement du Québec a chargé, dès 1961, un Conseil du tourisme d'étudier l'état du tourisme au Québec et de proposer des pistes d'action au gouvernement. Le conseil a entre autres recommandé la création d'un ministère du Tourisme, la coordination des développements d'infrastructures et d'événements de nature à attirer et à retenir les touristes et la mise en place d'une campagne d'éducation populaire « visant à favoriser le visage français du Québec, son principal atout promotionnel³⁰ ». Parallèlement, le réseau routier québécois a continué à s'étendre toujours davantage pour répondre à la croissance exponentielle du parc automobile. On décide alors de relier Québec et Montréal par des autoroutes sur les deux rives. Naît donc d'abord l'autoroute 20 sur la rive sud, réalisée dans le cadre des travaux de modernisation engagés pour l'Expo 67, puis l'autoroute 40 sur la rive nord qui prend plus de temps à s'établir, les constructions s'échelonnant de 1967 à 1985³¹. La création de ces voies rapides entraîne une diminution importante du trafic sur les routes parallèles.

Le gouvernement, qui a pris acte des recommandations du Conseil du tourisme, s'engage donc dans la valorisation touristique de l'espace autrefois achalandé par les voyageurs en publiant un premier guide bilingue spécifiquement sur la route n° 2 : *Montréal-Québec, route 2 et Mauricie = Montreal-Quebec, highway 2 and Saint-Maurice Valley*. Pour la première fois dans un guide, on aborde la valeur historique de la route :

Cette route 2 suit en grande partie le tracé du premier chemin carrossable au Canada, ouvert en 1734. Les voyageurs du temps mettaient de quatre à cinq jours à parcourir en calèche ou en berline ce secteur de la rive gauche du Saint-Laurent, le plus peuplé au début du XVIII^e siècle. Ils devaient traverser seize rivières sur des bacs ou des ponts de fortune et changer d'équipage une trentaine de fois à autant de relais. Les auberges étant rares, les voyageurs logeaient et mangeaient

chez l'habitant. Isaac Weld, voyageur irlandais, rapporte qu'en arrivant à chaque relais, le cocher faisait claquer son fouet, descendait de voiture, enlevait son chapeau et embrassait l'hôtesse sur les deux joues...³²

Bien que les auteurs utilisent sans aucun doute les informations connues sur le chemin du Roy³³, ils ne lui en donnent pourtant pas le nom même si la valeur d'ancienneté qu'ils lui accordent est indéniable. Ils complètent la description sommaire de la route n° 2 par un exposé des attraits à voir qui reprend globalement le même discours qu'auparavant :

L'automobiliste d'aujourd'hui n'a plus le même privilège, en revanche, il est assuré de trouver à se loger et à manger plus que commodément partout où il s'arrête. Et il traverse les mêmes vieilles seigneuries, exposées à leur début aux attaques constantes des Iroquois (en 1661, cent colons périrent ainsi entre Montréal et Québec) et sur lesquelles se voient et s'admirent de belles vieilles maisons à l'architecture typiquement canadienne, des églises dont la décoration est l'œuvre d'artistes et artisans renommés au Canada et d'intéressantes initiatives modernes. Qu'il soit ou non citoyen du pays, plusieurs lieux historiques méritent l'attention du voyageur le long du parcours. De la route, il a vue presque constamment sur le fleuve Saint-Laurent. Souventefois, la beauté du panorama l'invitera à s'arrêter³⁴.

C'est en 1971, lors de la réédition du même guide, que le nom apparaît finalement : « Entre Montréal et Trois-Rivières, puis entre Cap-de-la-Madeleine et Québec, la r. 2 suit en grande partie le tracé du premier chemin carrossable au Canada, le chemin du Roy³⁵ », puis la même description est reprise. Un second guide du gouvernement du Québec, *Québec, oui m'sieu (yessir)*³⁶, introduit également le nom la même année.

Le seul événement marquant qui peut avoir créé une mémoire collective du chemin du Roy suffisamment forte pour améliorer significativement le discours sur la route n° 2 et, donc, justifier ce changement est la visite du général Charles de Gaulle au Québec en juillet 1967. Le cri « Vive le Québec libre ! » à l'hôtel de ville de Montréal a provoqué une onde de choc médiatique dont le retentissement a été international, ce qui a amené les journalistes à s'inté-

resser au déroulement de la fatidique journée du 24 juillet 1967. Comme le soulignent Lyse Roy et Michel Hébert dans une analyse rapprochant le défilé, proche d'un triomphe, des entrées royales dans les villes au Moyen Âge, la visite de Charles de Gaulle est une forme rituelle de mise en scène du pouvoir très chargée symboliquement³⁷. Le chemin du Roy, ressuscité, puisque la route n° 2 a été présentée comme telle et mise en valeur pour l'occasion, a donc été présenté au monde entier. À partir de cet événement, il était réaliste de croire que sa mention pouvait attirer des curieux, en plus de renforcer le discours touristique préexistant concernant la route n° 2. Une deuxième réédition, en 1978, vient à nouveau renforcer cette structure discursive en plaçant le chemin du Roy en avant-plan par un changement de titre : *Le Chemin du Roy et la Mauricie = Chemin du Roy (King's Road) and Saint-Maurice Valley*³⁸.

D'autres guides, produits par des éditeurs privés, reprennent également le nom de chemin du Roy à partir de 1967. On l'utilise dorénavant presque systématiquement pour nommer le trajet entre Québec et Montréal. On reprend même parfois la description de la route telle qu'elle a été présentée dans les guides gouvernementaux :

Entre Montréal et Québec, la route 2 suit à peu près le tracé du Chemin du Roy. En 1734, les voyageurs, dans leurs berlines ou leurs calèches, parcouraient en quatre ou cinq jours cette région de la rive gauche du Saint-Laurent qui était à l'époque la plus peuplée. Une trentaine de relais, seize rivières, que l'on passait sur des bacs ou des ponts de fortune, ajoutaient du pittoresque au voyage et comme les auberges étaient rares, les habitants du cru fournissaient le gîte et le couvert aux hardis voyageurs. À partir de 1736, le service du courrier à cheval s'effectua en 30 heures. La route 2 suit le fleuve de près, elle traverse les mêmes vieilles seigneuries, les villages bordés de maisons anciennes, où les églises classées contiennent des trésors³⁹.

Pierre Petel, dans son *Guide du Week-end* de 1974, résume bien le rôle que joue le chemin du Roy dans la mise en valeur touristique du trajet entre capitale et métropole, de même que la modification des pratiques au cours de cette période :

Forcément, les itinéraires tracés ici sont plus éloignés de Montréal que ceux des chapitres précédents. Je vous les propose donc pour les longs

week-ends, les congés de trois jours, ce qu'il est convenu d'appeler, en France, les « ponts ». Je me limiterai, à l'intérieur de ces régions, aux secteurs les plus accessibles en un si court laps de temps, et l'on chercherait en vain un tour complet de la Gaspésie. Pour faire suite aux Rues de Montréal, à la Route des Pays d'en Haut, à la Nationale I, j'ai intitulé celui-ci, le chemin du Roy, parce que c'est la plus vieille route carrossable d'Amérique — ouverte en 1734 — et que son histoire se confond avec l'histoire même de la Nouvelle-France, jusqu'au voyage mémorable qu'y effectua le Général de Gaulle en 1967. Je pense que je lui devais cet honneur de conférer son nom à cette partie du Québec que nous allons parcourir. Et cela, en dépit du fait que nous nous en éloignerons maintes fois. Le chemin du Roy est celui que, personnellement, je connais le mieux. Ceux de ma génération regretteront que la nouvelle autoroute 40, sur la rive gauche du fleuve, et la Transcanadienne, sur la rive droite, désapprennent aux moins de 20 ans la route de notre passé⁴⁰.

Le tourisme est, pour plusieurs, une affaire de quelques jours et il est, en conséquence, impensable de s'éloigner. Les régions auparavant privilégiées sont abandonnées au profit des espaces centraux chargés d'une valeur équivalente. De plus, l'actualité récente a produit un lieu de mémoire incontournable dans un contexte d'affirmation nationale. Pendant les années allant de 1966 à 1978, de la première à la dernière édition du guide gouvernemental consacré à la route n° 2, devenue route 138, se développe la formation d'un discours efficace de promotion de l'espace compris dans le trajet entre Québec et Montréal alors que la route est délestée de son trafic quotidien par les autoroutes : on se rappelle du chemin lorsqu'il devient inutile !

Un « lieu de mémoire » pérenne, 1980-2014

Après cette courte, mais intense période de développement du discours touristique autour du chemin du Roy, celui-ci, s'il n'avait pas été un symbole efficace, se serait transformé ou aurait disparu. Pourtant, il semble plutôt prendre une vigueur nouvelle : le discours s'émancipe de son créateur, le gouvernement, et s'adapte aux intentions d'autres producteurs, c'est-à-dire les éditeurs spécialisés en tourisme qui n'offrent pas de services aux touristes. La part de

marché qu'occupent ces guides va grandissant et dépasse la moitié de la production totale à partir des années 1980. Conséquemment, on peut penser que leur lectorat suit à peu près la même courbe et que leur succès témoigne de l'efficacité du compromis trouvé entre les intentions des producteurs et les attentes des consommateurs en ce qui a trait aux représentations et aux valeurs qui y sont véhiculées. C'est seulement au milieu de cette période, soit en 1999, que le chemin du Roy est institutionnalisé en tant que route touristique par le gouvernement du Québec. Le maintien du discours perpétué par les guides avant et après montre pourtant que l'initiative fixe plus qu'elle ne crée ledit discours.

Il est intéressant de constater qu'au cours de la période, il paraît nécessaire d'ancrer plus profondément le chemin du Roy dans l'histoire en portant une attention particulière au contexte de sa réalisation. Dans *Au Québec* de 1990, Louis-Martin Tard propose que le chemin du Roy « ait permis l'expansion commerciale de toute la Nouvelle-France » et ajoute des détails relatifs à l'hébergement, à la durée du trajet et à son entretien⁴¹. Dans le guide Marcus intitulé *Québec, l'Est du Canada et l'Ontario* de 1998, on propose un aparté historique sur les paysages rendus accessibles par le chemin du Roy :

La région qui borde la rive nord du Saint-Laurent entre les deux premières villes de la Nouvelle-France fut la première à être défrichée et peuplée de manière permanente. Des seigneuries étaient attribuées aux gentilshommes et aux officiers des armées royales: les colons recrutés en France exploitaient leurs champs selon un système encore bien visible aujourd'hui (surtout d'avion): le « rang ». Le rang est une bande étroite et très longue disposée perpendiculairement à la berge et les fermes, à la fois proches et isolées, sont implantées en bordure du même chemin rectiligne. De Montréal à Québec, la jolie route historique 138 suit le tracé du chemin du Roy, la plus ancienne route carrossable du Canada, inaugurée en 1737. Récemment terminée, l'autoroute 40 (qui lui est parallèle) est utilisée par ceux qui veulent rapidement relier une ville à l'autre⁴².

Les guides font même écho à un vieux débat historiographique. Édouard-Zotique Massicotte, dans les *Recherches historiques* de 1931, soulève le problème des contradictions entre plusieurs histoires du chemin du Roy, notamment en ce qui a trait à la date de

son inauguration⁴³. Les guides ne s'entendent pas non plus. Parmi les guides étudiés et produits entre 1980 et 2014 qui proposent une date d'inauguration, huit la situent en 1734 contre treize en 1737. Le guide Routard *Québec et provinces maritimes* soutient plutôt une autre date assez loufoque : « Reliant Montréal à Québec depuis 1874, le chemin du Roy est la première route carrossable du Canada⁴⁴ ». Il est intéressant de noter que le choix de la date est corrélé au lieu de production des guides. Il semble que les guides québécois soutiennent davantage la date de 1734 alors que ceux français préconisent 1737. La dernière date s'impose également avec le temps. Il est possible que la création de la route touristique gouvernementale ait participé à la normalisation du discours à ce niveau étant donné que sa publicité propose l'année 1737⁴⁵ et que, depuis sa création, les tenants de l'autre option semblent avoir disparu. La construction discursive sur la route, en se standardisant par la répétition, se renforce.

L'évolution des tendances de production au cours de cette période montre aussi la ténacité et, même, la pérennité du discours du chemin du Roy. En traitant des *Guides bleus* dont certains concernent le Québec, Sophie Bonin propose que « l'organisation du guide n'est plus celle de routes, d'itinéraires, mais ce sont les lieux d'intérêt, des noyaux autour desquels on retrouve des itinéraires, qui sont alors plutôt des circuits⁴⁶ ». On retrouve cette structure dans plusieurs des guides qui mentionnent le chemin du Roy. Bien que certains se contentent de le nommer, plusieurs forment en effet des circuits promus dans les sections consacrées notamment à la Mauricie ou à Lanaudière. Ainsi utilisée, la route peut contribuer « à faire connaître une région et agit dès lors comme un outil de marketing territorial⁴⁷ ». Par exemple, un des premiers, le guide *Le Québec pratique* publié en 1983, propose des circuits entre Québec et Montréal et, de façon laconique, met en valeur le pittoresque des paysages le long du chemin du Roy. Ce chemin est d'ailleurs utilisé pour nommer un des circuits⁴⁸. Plus tard, le guide *52 week-ends au Québec* propose un itinéraire intitulé « Chemin du Roy » pour s'initier à la Mauricie :

Outre les superbes maisons anciennes situées le long du fleuve, les plus importants attraits de cet itinéraire sont certes situés dans la capitale de la Mauricie : le parc national des Forges-du-Saint-Maurice et le Vieux-Trois-Rivières. [...] Quitter la métropole par l'autoroute 40 jusqu'à Berthierville. Bifurquer aux sorties 151 ou 155 de l'autoroute, pour commencer à remonter la route 138-Est, l'ancien chemin du Roy,

la première route carrossable du pays (inaugurée en 1737, cette voie permit le développement de la colonisation en Nouvelle-France, puis l'expansion commerciale). On notera, bien sûr, les marques du passé tout au long de cette route bordant le fleuve⁴⁹.

Le Guide bleu *Québec* de 1997 présente pour sa part un voyage pour «découvrir la vallée du Saint-Laurent». On se sert également de la route pour organiser la présentation des attraits touristiques présents sur son trajet ou à proximité de même que pour décrire les paysages rencontrés :

Le chemin du Roy (route 138, 258 km depuis la jonction de l'auto-route 40 E. et 15 km jusqu'à Sainte-Foy). Il relie Montréal à Québec par la rive N. du fleuve. Le découpage des terres en bandes étroites reflète le régime seigneurial. Autour de Berthierville et de Pointe-du-Lac, vous découvrirez le lac Saint-Pierre, qui se prête à des activités nautiques, et dont les îles sont des sites ornithologiques. La deuxième moitié du trajet, à partir de la ville de Trois-Rivières qui mérite un arrêt de quelques heures, offre les attraits les plus intéressants de ce segment du circuit, culminant dans le comté de Portneuf avec les villages côtiers de Deschambault, Cap-Santé et Neuville, juste avant d'arriver à Québec⁵⁰.

La segmentation du chemin du Roy et l'utilisation de ce nom pour désigner des circuits ou des itinéraires particuliers, surtout ceux qui ne suivent pas la route 138, montrent que la valeur qu'on accorde principalement au nom n'est pas liée à sa matérialité, mais plutôt au discours qu'il sous-tend. Ainsi, on propose aux lecteurs un chemin du Roy modulable en fonction des besoins d'évocation de l'ancien et du pittoresque.

Un exemple probant de l'intangibilité du chemin du Roy promu pour le tourisme est donné dans les guides de *National Geographic* sur le Canada. La route y est utilisée pour mettre en valeur une région et sa description est organisée de la même façon que dans d'autres guides : on y présente le paysage pittoresque et l'ancienneté de la route. Pourtant, on y présente, avec le chemin du Roy dans la construction discursive, la Côte-de-Beaupré : «*Unless you are in a hurry, go back in the direction of Quebec City along the Rte. 360, the Avenue Royale, laid out in the late 17th century by Bishop*

*Laval as one of the first roads in Quebec and originally known as le Chemin du Roy (the King's Road)*⁵¹ ». De plus, il n'y a aucune mention du chemin du Roy entre Québec et Montréal, ce qui est particulièrement étonnant étant donné le reste de la production de l'époque.

Bien qu'historiquement l'information ne soit pas fausse, il semble qu'on ait confondu deux chemins du Roy historiques⁵². Il est évident que le nom a été utilisé avec une intention identique à celle des autres guides, quoiqu'il ne désigne pas la même route. De plus, il semble que l'efficacité du chemin du Roy idéal n'en ait pas été entachée étant donné qu'on a reproduit à l'identique la description en français et en anglais dans toutes les éditions subséquentes⁵³. Il se pourrait que la confusion découle de la lecture du guide Michelin *Le Québec : guide de tourisme* de 1992 où l'on présente strictement les mêmes informations : « De 1668 à 1680, l'évêque de Québec, Mgr de Laval, en fut le seigneur. Cet évêque fut également responsable de la construction du Chemin du Roy, de Québec à Saint-Joachim, nommée aujourd'hui avenue Royale⁵⁴ ».

Un autre guide, plus ancien, mentionne cet autre chemin. Il s'agit du Guide bleu *Au Québec* de Louis-Martin Tard dans lequel on souligne que « Le chemin du Roy traverse Québec et, après Sainte-Anne (35 km de Québec), rejoint celui de la *Côte de Beaupré*⁵⁵ ». Toute mention à cet autre chemin est évacuée dans l'édition suivante en 1990⁵⁶ probablement pour simplifier l'identification et la différenciation des trajets entourant Québec.

Une part significative des guides continue pourtant de promouvoir le trajet Québec-Montréal en faisant valoir le pittoresque des villages rencontrés et la beauté des paysages aux abords du fleuve Saint-Laurent. Les guides Ulysse, dont le succès en termes de production et de diffusion est retentissant, reprennent en effet un discours très proche de ce qu'on pouvait en dire 60 ans plus tôt dans leur édition de 1994, puis recopié comme tel par la suite, dans *Le Québec* : « À l'exception de Sillery, près de Québec, les villes et villages de ce circuit bordent le chemin du Roy, première route carrossable tracée entre Montréal et Québec à partir de 1734.

Ce chemin, qui longe le Saint-Laurent (dont plusieurs tronçons subsistent en parallèle avec la route 138) est un des plus pittoresques du Canada, avec ses belles maisons d'inspiration française, ses églises et ses moulins du XVIII^e siècle⁵⁷ ».

Malgré les transformations des pratiques du tourisme et l'augmentation exponentielle de la production de guides touristiques dont le contenu n'est pas contrôlé par les autorités, le discours sur le chemin du Roy se maintient au cours de la période 1980-2014. On y trouve également de nouvelles fonctionnalités dans la promotion touristique et cela participe à son renforcement. Notamment, on se sert de la route comme support à certaines activités touristiques, la plus souvent évoquée devant être la pêche aux « petits poissons des chenaux ». Ces initiatives devancent donc l'institutionnalisation de ce genre de pratiques avec la naissance de la route officielle en 1999. Il semble que ce processus ait aussi entraîné la normalisation du discours. Cependant, au vu de la production globale des guides, il semble que la construction discursive oscille sensiblement et qu'elle soit davantage fondée sur son efficacité que sur sa véracité. On peut d'ailleurs constater que la distinction entre chemin historique et chemin symbolique à vocation touristique est souvent occultée pour les amalgamer et renforcer la puissance évocatrice du second.

Conclusion

Dans la première moitié du XX^e siècle, la route entre Québec et Montréal est mise en valeur dans les guides touristiques. Pourtant, ses valeurs d'ancienneté et d'actualité sont ternies par les pratiques du tourisme qui favorisent d'autres circuits. Sa localisation géographique, entre capitale et métropole, en fait cependant un lieu de passage incontournable. C'est à partir des années 1960 que la route, en tant qu'attraction importante, se développe par l'entremise d'une initiative gouvernementale. La même autorité participe à imposer aux mentalités québécoises le symbole du chemin du Roy lorsque, le 24 juillet 1967, elle fait triomphalement défiler Charles de Gaulle. À la suite de l'événement, le nom de la route de même que sa description sont repris dans tous les guides. Cependant,

même normalisée par l'usage et fixée par l'institutionnalisation, la description du chemin du Roy n'est pas encore géographiquement fixée. Cette oscillation dans les discours, bien qu'en apparence fragilisante, renforce plutôt la valeur du chemin du Roy en tant que symbole.

Laurent Bourdeau et Pascale Marcotte proposent, dans *Les routes touristiques*, que

la nécessité de rendre la route signifiante pour le visiteur, de justifier la raison pour laquelle il choisirait de lui consacrer son temps et son argent plutôt qu'à autre chose implique donc que l'élaboration de la route dépasse largement les argumentaires économiques et fonctionnels. Cette élaboration s'établira selon une forme de gradation, de la route physique à la route immatérielle, symbolique. Plus les significations attribuées à la route seront partagées, plus les ramifications pourront être abstraites, et il sera possible de créer des « routes » sans qu'elles soient nécessairement facilement praticables concrètement⁵⁸.

Or, il semble bien que l'évolution du trajet entre Québec et Montréal, de la route 10 au chemin du Roy, ait été un long processus d'adaptation de l'itinéraire et du discours qui le sous-tend aux impératifs soulevés par Boudreau et Marcotte. À mi-chemin entre route matérielle et route symbolique, le trajet a conservé et renforcé sa puissance d'évocation de l'ancien et du pittoresque à travers les changements de pratiques touristiques et littéraires. Le chemin du Roy symbolique et ses utilisations ont présidé à l'établissement d'une route matérielle et ont ainsi participé à faire de l'espace entre Québec et Montréal un lieu privilégié pour apprécier l'ancienneté et la francité, mais aussi la beauté du Québec.

Les discours ici étudiés ne représentent cependant pas la somme des significations accolées au chemin du Roy. Dans certains contextes particuliers, notamment dans celui abordé brièvement de la visite du général de Gaulle en juillet 1967, la route acquiert une symbolique particulière associée au contexte de son énonciation. Afin de bien comprendre la fonction sociale d'un tel symbole au Québec au XX^e siècle de même que les raisons qui expliquent ses résurgences dans les mémoires collectives, il faudra multiplier les études au sujet du chemin du Roy.

Notes

1. Pascale Marcotte et Laurent Bourdeau, « Introduction: tourisme et route, les origines », Laurent Bourdeau et Pascale Marcotte (dir.), *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2015, p. 1.
2. Lucie K. Morisset, « Le patrimoine comme matrice identitaire du Québec », dans André Charbonneau et Laurier Turgeon (dir.), *Patrimoines et identités en Amérique française*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2010, p. 53.
3. Il s'agit respectivement des capacités d'évocation du passé de l'objet et de servir les intérêts de la société qui le reçoit. Pour plus de détails, voir Aloïs Riegl, *Le culte moderne des monuments*, Paris, Harmattan, 2003, 123 pages.
4. Nicole Neatby, « Meeting of Minds: North American Travel Writers and Government Tourist Publicity in Quebec, 1902-1955 », *Histoire sociale/Social History*, vol. 36 (2003), p. 494.
5. Lucie K. Morisset, « Une île, un zoo, une ville. Construire le patrimoine et l'identité nationale du Québec au XX^e siècle », dans Jean-Yves Andrieux (dir.), *Patrimoine. Sources et paradoxes de l'identité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 156.
6. Alain Roy, *De Berthierville à Maskinongé par le chemin du roi : étude historique et patrimoniale*, Québec, Histoire plurielle, 2004, p. 18.
7. André Rauch, « Du Joanne au Routard : le style des guides touristiques », dans Gilles Chabaud et al. (dir.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle : villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000, p. 96.
8. Gilles Chabaud et al., « Préliminaires », dans Chabaud et al. (dir.), *op. cit.*, p. 10.
9. Daniel Roche, « Le genre des guides: genèses, formes et productions. Introduction », dans Chabaud et al. (dir.), *op. cit.*, p. 19.
10. Marc H. Choko, Michèle Lefebvre et Danielle Léger, *Destination Québec : une histoire illustrée du tourisme*, Montréal, Éditions de l'Homme, 2013, p. 10.
11. Goulven Guilcher, « Naissance et développement du guide de voyage imprimé: du guide unique à la série, une stratégie de conquête des lecteurs? », dans Chabaud et al. (dir.), *op. cit.*, p. 82.
12. Sur les quelque 80 ouvrages en accès libre dans la section FC2917 – Québec – Descriptions et Voyages de la bibliothèque de l'Université Laval, seuls 40 sont des guides touristiques.
13. Sophie Bonin, « Voir la Loire dans la collection des *Guides Joanne, Guides bleus* (1861-1868 à nos jours) », dans Chabaud et al. (dir.), *op. cit.*, p. 515.
14. Il est à noter que le tableau présente une colonne pour la décennie 2010 alors que le recensement s'est fait au cours de l'année 2015. En projetant les résultats obtenus pour les cinq premières années de la décennie sur les cinq dernières, on peut supposer un ralentissement de la croissance du nombre de guides produits. Il est cependant à noter que la recension ne s'intéresse qu'aux guides en format papier, alors qu'on peut supposer que la place du numérique soit grandissante et qu'il occupe l'espace laissé libre par l'autre format.
15. Cependant, nous avons conservé des guides traitant d'une étendue géographique plus large (Ontario, provinces maritimes) lorsqu'ils faisaient partie d'une série de rééditions, dont au moins une édition correspondait à nos critères. Nous

- avons d'ailleurs tenu compte de ces séries pour pouvoir apprécier l'évolution des discours d'un même auteur, individuel ou institutionnel, à travers le temps.
16. La consultation de ces guides a été possible grâce à la collaboration des plus agréables de CAA-Québec.
 17. M. H. Choko *et al.*, *op. cit.*, p. 218.
 18. Évelyne Cohen, « La hiérarchie monumentale de Paris au XX^e siècle : les étoiles dans les guides de tourisme consacrés à Paris », dans Chabaud *et al.* (dir.), *op. cit.*, p. 453.
 19. Roche, *loc. cit.*, p. 20-21.
 20. Robert Prévost, *Trois siècles de tourisme au Québec*, Sillery, Septentrion, 2000, p. 66.
 21. George McNamee, *Quebec Automobile Tour Book*, Montréal, Automobile Club of Canada, 1924, p. 68 et 72.
 22. Prévost, *op. cit.*, p. 67.
 23. Ministère de la Voirie et des Mines, *Sur les routes de Québec : guide du touriste*, Québec, Gouvernement du Québec, 1929, p. 143.
 24. J. -E. Renaud, *Guide de route – Road Book 1960*, Québec, Club automobile de Québec, 1960, p. 56.
 25. Serge Gagnon, « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940 », *Hérodote*, n° 4 (2007), p. 160.
 26. M. H. Choko *et al.*, *op. cit.*, p. 30.
 27. *Ibid.*, p. 123.
 28. J. -E. Renaud, *Guide de route – Road Book 1935*, Québec, Club automobile de Québec, 1935, p. 5.
 29. Bonin, *loc. cit.*, p. 521.
 30. Prévost, *op. cit.*, p. 142-144.
 31. Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports, « Répertoire des autoroutes », *Ministère des Transports, Mobilité durable et Électrification des transports*, https://www1.transports.gouv.qc.ca/fr/repertoire_autoroute/autoroute.asp (page consultée le 20 septembre 2016).
 32. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, *Montréal-Québec, route 2 et Mauricie = Montreal-Quebec, highway 2 and Saint-Maurice Valley*, Québec, Gouvernement du Québec, 1966, p. 4.
 33. Peu d'études ont été réalisées sur le chemin du Roy à cette époque. La plus récente est celle de Roland Sanfaçon, laquelle a mené à une thèse de licence à l'Université Laval, soit Roland Sanfaçon, « Le premier chemin royal de Québec à Montréal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent », thèse de licence, Québec, Université Laval, 1956, 91 p. ; et un article, soit Roland Sanfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 12, n° 1 (1958), p. 3-29. Les autres études datent du XIX^e ou du début du XX^e siècle et ont notamment été publiées dans les *Recherches historiques* dirigées par Pierre-Georges Roy.
 34. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, *op. cit.* p. 4.

35. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, *Route 2 (Montréal-Québec) et Mauricie = Route 2 (Montréal-Québec) and St. Maurice Valley*, Québec, Gouvernement du Québec, 1971, p. 4.
36. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, *Québec, oui m'sieu (yessir)*, Québec, Gouvernement du Québec, 1971, p. 16.
37. Lyse Roy et Michel Hébert, «La triomphale entrée de Charles de Gaulle dans la bonne province du Québec, tenue en juillet 1967», *Cahiers du Groupe de recherche sur les entrées solennelles*, 2003, p. 99.
38. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, *Le Chemin du Roy et la Mauricie = Chemin du Roy (King's Road) and Saint-Maurice Valley*, Québec, Gouvernement du Québec, 1978, 96 p.
39. Jean Tremblay, *Le Québec*, Montréal, Solar, 1974, p. 54.
40. Pierre Petel, *Le guide du Week-end*, Ottawa, Éditions La Presse, 1974, p. 161.
41. Louis-Martin Tard, *Au Québec*, Paris, Hachette, 1990, p. 127.
42. Charles-Pierre Rémy, *Québec, l'Est du Canada et l'Ontario*, Paris, Marcus, 1998, p. 35.
43. Édouard-Zotique Massicotte, «Le premier voyage en voiture entre Québec et Montréal», *Recherches historiques*, vol. 37 (1931), p. 730-731.
44. Inconnu, *Québec & Provinces maritimes*, Paris, Hachette, 2000, p. 177.
45. Chemin du Roy, «Historique», *Chemin du Roy : Temps d'arrêt... tant d'attraits!*, <http://www.lecheminduroy.com/historique> (page consultée le 20 septembre 2016).
46. Bonin, *op. cit.*, p. 518.
47. Marcotte et Bourdeau, *loc. cit.*, p. 10.
48. Bruno Blociszewski, *Le Québec pratique*, Paris, Solar, 1983, p. 373.
49. André Bergeron, *52 week-ends au Québec*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1991, p. 269-270.
50. Robert Bélanger, *Québec*, Paris, Hachette, 1997, p. 160.
51. Michael Ivory, *Canada*, Washington D. C., National Geographic Society, 1999, p. 143.
52. Un chemin du Roy, en Nouvelle-France, désigne une route appartenant au roi, donc un chemin public entretenu par la population. Il peut donc en exister dans tous les vieux îlots de peuplement du territoire actuel du Québec.
53. Des éditions du même ouvrage ont été publiées en anglais et en français en 1999, en 2001, en 2006, en 2008, en 2012 et en 2015.
54. Michelin, *Le Québec, guide de tourisme*, Dorval, Société canadienne des pneus Michelin, 1992, p. 61.
55. Louis-Martin Tard, *Au Québec*, Paris, Hachette, 1985, p. 176.
56. Tard, 1990, *op. cit.*, p. 127-130.
57. François Rémillard, *Le Québec*, Montréal, Ulysse, 1994, p. 440.
58. Marcotte et Bourdeau, *loc. cit.*, p. 11.