

D'escale en escale

Christian Morissonneau

Number 114, Fall 2007

Sur le chemin du Roy

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17456ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Morissonneau, C. (2007). D'escale en escale. *Continuité*, (114), 22–24.

D'escale en escale



Avec la construction du chemin du Roy est né un système de transport public et postal.

*Pendant plus de 100 ans, calèches, carrioles, malles-poste et diligences
ont transporté voyageurs et courrier entre Québec et Montréal,
s'arrêtant aux nombreux relais de poste qui ponctuaient le trajet.*

par Christian Morissonneau

A l'époque de la Nouvelle-France, trois catégories de routes sillonnaient le territoire : les chemins royaux et de poste, les chemins de communication – en général les chemins de montée (ou de ligne) qui reliaient les rangs entre eux et avec le chemin principal (royal) – et les chemins de moulin. Les habitants riverains avaient la charge de ce système routier, de la construction jusqu'à l'entretien. La « corvée » des chemins était un travail communautaire obligatoire.

Le 1^{er} février 1706, le Conseil supérieur de la Nouvelle-France décide de construire des chemins importants, dont celui de Québec à Montréal, le grand chemin du Roy. À ce moment, seulement 14 des 37 seigneureries à traverser possèdent des tronçons de chemins et tous devront être améliorés et raccordés pour que la nouvelle route voie le jour.

Au décès de René Robineau de Bécancour en 1699, premier grand voyer nommé en 1657, son fils Pierre lui succède jusqu'en 1729. Il esquisse le tracé du grand chemin du Roy entre Québec et Montréal. Puis, Jean-Eustache Lanouillier de Boisclerc prend le relais. Dès l'été

Relais de poste de Pointe-aux-Écureuils, datant du début du XIX^e siècle.

Photo : Gérard Boivin

1732, il est sur le terrain; il choisit et « marque » le passage en plus de rencontrer les capitaines de milice responsables des corvées.

Lanouillier de Boisclerc mène à bien la construction de la route assez rapidement pour mentionner en 1734: « J'ai descendu au mois d'août dernier en chaise, en quatre jours et demi de Montréal à Québec. » En 1737, l'intendant Hocquart

écrit à son tour: « Les chemins sont rou-
lants de Québec à Montréal. »

La construction de la plus longue route en
Amérique du Nord est achevée. Large de
7,7 mètres (24 pieds français), elle s'étire
sur environ 250 kilomètres. Elle suit tant
que faire se peut les rives du fleuve,
puisque la population y est établie. Le
voyage de Québec à Montréal nécessite
alors de quatre à six jours.

Les traversiers, bacs et canots, indispen-
sables pour passer les cours d'eau, sont sou-
mis aux mêmes règles que le chemin lui-
même. En 1732, Lanouillier précise déjà
que « Canot et Cordes seront fait et fourni
[sic] par le Public ». Au XVIII^e siècle, il
n'existe aucun pont sur les larges rivières
comme la Jacques-Cartier, la Saint-
Maurice et la rivière des Prairies, ni sur les
plus étroites comme la Sainte-Anne et la
Maskinongé. Des gens assurent le service
de la traversée et font payer selon qu'il
s'agit de voitures, de chevaux, de bovins
ou de passagers.

Les États-Unis attendront un siècle de
plus pour avoir l'équivalent de cette route.
En 1806, le Congrès décide de construire
« la route ou voie nationale » dite de
Cumberland, qui franchira les Appalaches
entre Cumberland (Maryland) et
Wheeling (Ohio).

TRANSPORTER VOYAGEURS ET COURRIER

La chaise de poste qu'emprunte Boisclerc
pour se déplacer s'appellera calèche. Ce
véhicule à deux roues, non couvert, sert
au transport public. L'hiver, la calèche est
remplacée par son équivalent monté sur
des patins pour glisser sur la neige et la
glace : la carriole.

Le transport public terrestre mis en branle
avec la construction du chemin du Roy est
structuré par postes de relais. Environ
tous les 15 kilomètres, là où existe au
moins un embryon de village, un relais est
tenu par un maître de poste qui assure le
transport jusqu'au prochain relais. En
hiver, lorsque le fleuve est gelé, des relais
sont établis sur la glace. Dans les années
1750, la plupart des voyageurs sont trans-
portés en calèche (chaise de poste). Après
la Conquête, 24 puis 29 relais ponctueront
le chemin entre Québec et Montréal.

Un service de courrier organisé s'impose
dans un pays de grandes distances et de
dispersion. Dans les années 1760, un cour-
rier express fait à cheval les 60 lieues en
30 heures. Bientôt, les besoins se révèlent
plus grands. Aussi, en 1774, on augmente
les courriers à deux par semaine. Ils partent
de Québec les lundi et jeudi et atteignent
Montréal les mercredi et samedi. Québec
reçoit l'équivalent les mêmes jours.

En mars 1792, comme la nécessité crée
l'entente, la Convention postale
Canada-États-Unis et Angleterre est
signée. On devra délaissier les messagers à
cheval et transporter les sacs postaux en
voiture, dans des malle-poste (calèches ou
carrioles selon la saison).

L'ARRIVÉE DES DILIGENCES

Au début du XIX^e siècle, on abandonne
les calèches pour les diligences. Les
anglophones appellent *stages* les pre-
mières voitures de transport public autres
que les calèches. Ce sont des voitures fer-
mées attelées de chevaux, à quatre roues
ou à patins l'hiver, avec des étapes et des
horaires prévus. Le mot français *diligence*,
c'est-à-dire une voiture à relais, apparaît
plus tard. En 1814, on peut lire « voitures
diligentes vulgairement nommé [sic] ligne
de stage ». On emploie pendant tout le
XIX^e siècle autant *stage* que *diligence*.

Le mot *malle-poste*, parfois réduit simple-
ment à *malle*, s'applique alors à la diligence
postale, précisant sa fonction fondamen-
tale: le transport du courrier.

La plupart du temps, la voiture de la poste
transporte des voyageurs. Les malles-
poste assurent leur fonction toute l'année,
tandis que les carrioles (des diligences
munies de patins), circulent l'hiver. Le

*Paysage qui attend le visiteur lorsqu'il
parcourt le chemin du Roy jusqu'à la
municipalité Les Écureuils.*

Photo : CLD de Portneuf





Cet ancien relais de poste du chemin du Roy est situé au cœur du village de Deschambault.

Photo : Louise Mercier



Le moulin seigneurial de Pointe-du-Lac, à Trois-Rivières.

Photo : Gérard Boivin



Des maisons colorées bordent le Vieux Chemin de Cap-Santé.

Photo : CLD de Portneuf

voyageur a alors le choix entre la malle-poste et la diligence régulière. L'argument de la vitesse fait pencher le choix vers la malle-poste, qui s'arrête à la quasi-trentaine de relais mais qui ne passe pas la nuit à Trois-Rivières. On peut ainsi parcourir la distance de Québec à Montréal en 34 ou 36 heures, sans le repos du lit. De plus, les tarifs sont plus bas. Le courrier est ainsi transporté en tout temps.

Pourtant, malgré l'arrêt nocturne à Trois-Rivières de la diligence, le trajet peut se faire assez rapidement avec ce moyen de transport. Une affiche publicitaire datée de 1851 annonce que des propriétaires de diligences offrent « un trajet en deux jours » et qu'ils ont établi une ligne de diligence qui part de Montréal et de Québec tous les jours, excepté les dimanches. Départ à 5 h du matin avec arrêt à Trois-Rivières.

Durant l'âge d'or des diligences (1810-1850), le nombre de relais est réduit à 10: L'Ancienne-Lorette, Cap-Santé, Deschambault, Sainte-Anne, Trois-Rivières, Yamachiche, Maskinongé, Berthier, Lavaltrie, Bout-de-l'Île. Les propriétaires de diligences se livrent une concurrence féroce. On en vient à distinguer la ligne rouge de Samuel Hough et la ligne verte de Michel Gauvin, en référence aux couleurs de leurs véhicules respectifs. La première compagnie est considérée comme celle des Anglais et l'autre, comme celle des Canadiens.

Dès 1815, à la saison estivale, les voyageurs préfèrent le bateau à vapeur récem-

ment en service. Après les années 1850, le transport fluvial est pratiquement le monopole du vapeur. La ligne de diligence disparaît. Seule la malle-poste continue de transporter courrier et voyageurs en toutes saisons. Le coup de grâce est donné en 1879 avec l'arrivée de la liaison Québec-Montréal du « chemin de fer de la rive Nord ». Le fleuve puis le rail mettent au rancart le transport routier.

Au XX^e siècle, l'automobile et le camion prennent la « revanche routière ». Le chemin du Roy perd son nom pour route nationale 2, puis route 138. L'autoroute 40 s'ajoute, mais c'est une autre histoire... Plusieurs tronçons du chemin du Roy sont « oubliés » pour toutes sortes de raisons: inondations fréquentes, glissements de terrain, pentes trop fortes. Néanmoins, l'un d'eux, encore un chemin public, permet de voir à quoi ressemblait une route du XVIII^e siècle: le rang du Fleuve, entre Berthierville et la rivière Chicot, qui court sur 3,5 km, sans pavage ni poteaux.

Christian Morissonneau est géographe, historien et professeur à l'Université du Québec à Trois-Rivières.