

## « Du chemin qui marche » au chemin du Roy à la Pointe-aux-Trembles

Pierre Desjardins

Volume 16, numéro 2, 2010

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/66133ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec  
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

### ISSN

1201-4710 (imprimé)  
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Desjardins, P. (2010). « Du chemin qui marche » au chemin du Roy à la  
Pointe-aux-Trembles. *Histoire Québec*, 16(2), 11–14.

## « Du chemin qui marche » au chemin du Roy à la Pointe-aux-Trembles

par Pierre Desjardins,  
membre de la Société d'Histoire de Joliette-de Lanaudière

*Pierre Desjardins est né à Montréal le 10 septembre 1942; il habite maintenant Sainte-Élisabeth. Après des études primaires et secondaires au Collège Roussin à la Pointe-aux-Trembles, il obtient un baccalauréat ès arts du Collège Mont-Saint-Louis en 1963 et une licence ès lettres (histoire et géographie) de l'Université de Montréal en 1966, puis complète ses études à l'École normale supérieure de l'Université de Montréal et à l'École nationale d'administration publique. Il a été successivement professeur d'histoire et de géographie, conseiller pédagogique, directeur d'établissement secondaire, directeur des services éducatifs et secrétaire général à la Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île. Membre de la Société d'histoire de Joliette-de Lanaudière, de la Société de généalogie de Lanaudière, de l'Atelier d'histoire de la Pointe-aux-Trembles et du Choeur du Musée d'art de Joliette, il publiera bientôt La mort au fil des ans ou l'histoire des cimetières pointeliers.*

C'est dans un site très particulier que le bourg de la Pointe-aux-Trembles fut érigé à compter de 1674. Établie sur l'île de Montréal, en bordure du fleuve Saint-Laurent et dans le grand axe de communication entre Québec et Montréal, la Pointe-aux-Trembles a été au cours de son histoire un lieu de passage obligé à tous égards, par voies terrestre comme maritime.

Au fil des ans, et suivant le rythme des découvertes et des inventions, de nouveaux modes de communication trouvèrent rapidement leur application dans le milieu pointelier.

### Le chemin qui marche

Jusqu'au début des années 1700, le seul lien d'échanges, non seulement entre Québec et Montréal mais souvent entre villages voisins, et même, entre voisins eux-mêmes, était le fleuve Saint-Laurent que nos ancêtres eurent tôt fait d'appeler eux aussi, tout comme les Amérindiens, le « chemin qui marche ».

Forcément, les premières concessions de terre à la Pointe-aux-Trembles se firent sur les côtes Sainte-Anne et Saint-Jean, en bordure du Saint-Laurent qui était la seule voie de communication entre Ville-Marie et le bourg et entre les habitants eux-mêmes. Rappelons que c'est en canot, l'unique moyen de transport, que Marguerite Bourgeoys envoya ses filles à la mission de Pointe-aux-Trembles. L'observation du naturaliste suédois Pehr Kalm voulant que « devant chaque maison, il y a, retenu à la grève, un petit canot propre, bien construit, et de forme élégante »<sup>1</sup>, s'appliquait donc parfaitement aux premiers établissements pointeliers. Nos ancêtres avaient en effet rapidement adopté ce type d'embarcation traditionnellement utilisé par les Amérindiens.

D'après Kalm toujours, les premiers colons utilisaient également un genre de pirogue taillée dans un tronc d'arbre : « Chaque ferme située près du rivage du fleuve possède une ou plusieurs

embarcations qui sont toutes creusées dans un morceau de grand arbre; elles sont de différentes tailles. »

Les inventaires après décès de plusieurs Pointeliers (dont Jacques Beauchamp, Toussaint Beaudry et Jean Raynault) nous confirment la propriété de telles pirogues. L'inventaire de Jacques Beauchamp mentionne que, « Au bord de l'eau a este trouvé... Deux cannotz de bois de pin fort Endommagez Estimez ensemble a Dix Livres les Deux... »<sup>2</sup>



Carte de l'Île de Montréal (1834) par André Jobin. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec à Montréal)

Par ailleurs, les Pointeliers pouvaient voir quotidiennement le fleuve sillonné à des fins commerciales ou militaires par les rabaskas, ces énormes canots de traite, ou par des bateaux à fond plat sur lesquels on installait des voiles et des rames; ces barques servaient au transport des personnes et des marchandises puisque le fleuve n'offrait pas un dégagement suffisant pour que les gros navires s'aventurent au-delà du lac Saint-Pierre. Dès les débuts, se trouvait devant le fort de la Pointe-aux-Trembles, un débarcadère où venaient s'accoster ces diverses embarcations.

### Le réseau routier initial de la Pointe-aux-Trembles

Au fur et à mesure de la concession des terres sur les côtes pointelières apparurent des bouts

de chemin pour relier les voisins entre eux, les côtes entre elles et avec le bourg de Pointe-aux-Trembles.

C'est l'intendant, et plus particulièrement son grand voyer, qui avait la charge de l'établissement et de l'entretien des routes de la colonie. Les premiers titulaires de ces charges ne démontrèrent pas beaucoup de zèle à cet égard. Mais avec l'arrivée de l'intendant Jacques Raudot en 1705, le réseau routier prit vraiment forme. Chez nous en particulier, août 1708, une ordonnance de l'intendant Antoine Denis Raudot, le fils de Jacques, fixa le parcours du chemin de la côte de Saint-Léonard, dont il est question dans un procès-verbal du grand voyer Pierre Robineau de Bécancour concernant le chemin de la côte de la Pointe-aux-Trembles.<sup>3,4</sup>

Plus d'un siècle plus tard, soit en 1816, une intervention du député grand voyer Paul Lacroix visait à assurer la qualité du chemin de ligne et de descente de la côte de Saint-Léonard vers la côte de la Pointe-aux-Trembles. Ce chemin de ligne, qui existait certainement bien avant cette date, suivait le tracé de l'actuelle rue Broadway.<sup>5</sup>

Ces trois routes – la côte Saint-Léonard, la côte de la Pointe-aux-Trembles et le chemin de descente les reliant –, avec le chemin de la traverse au Bout-de-l'Île, constituèrent pendant près de cent quarante ans l'entière du réseau routier de la Pointe-aux-Trembles, tel que

nous le révèlent le plan cadastral de 1805 et la carte d'André Jobin, dressée en 1834.

Le grand voyer ne disposait ni du personnel, ni des budgets nécessaires à la construction des routes et des ponts. Chaque habitant était donc tenu responsable du tronçon de route qui traversait sa terre et devait respecter les caractéristiques d'aménagement fixées par l'officier. Les ponts et les chemins de ligne devaient être construits collectivement, par corvée ordonnée et conduite localement par le capitaine de milice. La collaboration de nos habitants à cette œuvre était loin d'être acquise, comme en font foi les très nombreuses interventions des intendants et grands voyers à ce sujet.

Ainsi, le 18 août 1731, l'intendant Gilles Hocquart émet une ordonnance qui « oblige tous les habitants de la côte Saint-Léonard à travailler incessamment au chemin de ladite côte au pro rata des terres qu'ils y possèdent et de l'entretenir à l'avenir, à peine de dix livres d'amende ».<sup>6</sup> En 1746, dans deux procès-verbaux, le grand voyer Jean Eustache Lanouiller de Boisclerc « constate que les ponts et côtes de la paroisse de la Pointe-aux-Trembles sont en très mauvais état et que les pièces n'ont pas la longueur prescrite »<sup>7</sup> et « ordonne aux habitants de la côte et paroisse de la Pointe-aux-Trembles de tirer les bois nécessaires pour la réparation des ponts. »<sup>8</sup>

Le balisage des chemins en hiver incombait également aux



Premier tracé du chemin du Roy au village de la Pointe-aux-Trembles sur la rue Saint-Louis, laquelle fut érodée par les glaces au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. (Source: MARSAN, Jean-Guy, *Le terrier primitif de Pointe-aux-Trembles dans la seigneurie de l'Isle de Montréal, Rimouski*, 2006)

colons, l'intendant leur rappelant à chaque mois de décembre « l'obligation de placer aux premières neiges des balises de 24 pieds en 24 pieds, les dites balises d'au moins 6 pieds de hauteur, à peine de 10 livres d'amende contre chacun des contrevenants; défense à tous les particuliers d'arracher les dites balises sous peine de punition corporelle ».<sup>9</sup>

À compter des années 1830, afin d'améliorer la surveillance et la qualité des chemins, le gouverneur britannique créa l'office d'inspecteur des chemins et des ponts. Les Pointeliers suivants furent alors commissionnés pour cette fonction dans la paroisse de la Pointe-aux-Trembles : en 1834, Jean-Baptiste Dubreuil, en 1836 et 1838, Joseph Laporte – remplacé en 1838 et 1839 par Jean-Baptiste Cadieux pour cause d'absence –, et en 1840, Athanase Jobin. À la suite de la mise en place des institutions municipales, les municipalités elles-mêmes furent chargées de nommer les inspecteurs et de faire les travaux.

### Le chemin du Roy

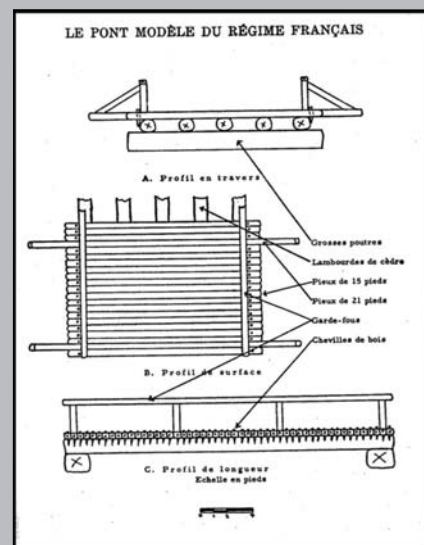
La collaboration des habitants de la Pointe-aux-Trembles à l'aménagement et à l'entretien de leurs chemins était d'autant plus essentielle que la paroisse serait bientôt traversée par la route la plus importante de la colonie, le chemin du Roy entre Québec et Montréal.

En effet, le grand voyer nommé en 1730, Jean Eustache Lanouiller de Boisclerc, en avait fait son

grand projet. Il disposait de l'appui de l'intendant Hocquart qui, en juin 1732, allait ordonner aux habitants – dont ceux de la Pointe-aux-Trembles – « de faire chacun en droit leur chemin de 24 pieds de largeur entre deux clôtures, d'essoucher ledit chemin, ôter les roches, abattre les buttes, remplir les vallons et de faire les ponts nécessaires pour la commodité et sécurité publique ».

Mise à part la résistance passive des habitants, la principale difficulté rencontrée par le grand voyer dans la construction du chemin du Roy venait du fait que la route était en de nombreux endroits coupée par les affluents du Saint-Laurent. Il fallait donc y construire des ponts plus importants ou y assurer un service de bacs.

D'après l'historien Roland Sanfaçon, « tous les ponts de la Nouvelle-France étaient faits de bois...Le grand voyer pouvait même exiger le cèdre...Que valaient ces ponts?...Ils avaient une qualité qui ne variera à peu près pas jusqu'à l'achèvement du chemin. On prépare de chaque côté de la rivière de bons chevalets au sommet desquels on place une grosse poutre de bois. Cinq lambourdes de cèdres, fixées sur ces poutres de trois pieds en trois pieds, réunissent les deux rives. Leur longueur et leur grosseur varient avec l'importance du cours d'eau (jusqu'à une longueur d'environ quarante pieds). On couvre le tout de pieux équarris, de quinze pieds de long et de six pouces d'épais. Ces pieux sont retenus sur les lambourdes au



*Le pont modèle du Régime français*  
(Source : SANFAÇON, Roland, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) » in La Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 12 n° 1 (juin 1958), page 9)

moyen de chevilles de bois plantées à leurs extrémités. De neuf pieds en neuf pieds, on intercalait des pieux de vingt et un pieds de long qui excédaient de trois pieds de chaque côté du pont. Sur ces rallonges, on pouvait appuyer les poteaux qui soutenaient un garde-fou.»<sup>10</sup>

Treize rivières étaient cependant trop importantes pour que ce modèle de pont permette de les franchir. On devait donc y utiliser des bacs. La rivière des Prairies était au nombre de ces cours d'eau pour lesquels l'intendant Hocquart fixa en 1734 le montant exigible du passeur; il était de 22 sols, 6 deniers pour traverser la rivière des Prairies « pour le passage d'une charrette ou autre voiture roulante chargée ou non chargée. »





*Deuxième tracé du chemin du Roy au village de la Pointe-aux-Trembles sur la rue Saint-François, devant l'Hôtel Alma, détruit lors du grand incendie de 1912. Ce tronçon de 100 mètres existe toujours sous le nom de rue Bellerive.  
(Source: Atelier d'histoire de la Pointe-aux-Trembles)*

Le chemin du Roy fut enfin praticable sur toute sa longueur en 1737. Les voyageurs se plaignaient souvent pendant du mauvais état de la route, tant

l'été que l'hiver, saison durant laquelle on préférait souvent voyager sur le fleuve gelé. Par ailleurs, l'été, le fleuve continua de servir, surtout pour le trans-

port des marchandises, même après l'ouverture du chemin du Roy.

## Notes

- <sup>1</sup> ROUSSEAU Jacques et Guy BÉTHUNE, « Voyage de Pehr Kahn au Canada en 1749 », TISSEYRE, Pierre, Montréal, 1977 in *Nos Racines*, chapitre 29, p. 572.
- <sup>2</sup> *Inventaire des biens de defunt Jacque Beauchamp de la Pointe-aux-Trembles*, 8<sup>e</sup> avril 1693, Anthoine Adhémard, minute 2364.
- <sup>3</sup> ROY, P. G. *Inventaire des procès-verbaux des grands voyers conservés aux Archives de la province de Québec*, 1923, Ordonnances des intendants cahier 2, p. 40
- <sup>4</sup> *Id.*, cahier 1, p. 3 et cahier 2, p. 40.
- <sup>5</sup> *Id.*, cahier C-3, p. 74.
- <sup>6</sup> *Id.*, cahier 19, p.45, Ordonnances des intendants.
- <sup>7</sup> *Id.*, cahier 4, p. 4.
- <sup>8</sup> *Id.*, cahier 4, p. 4.
- <sup>9</sup> *Id.*, cahier 17, p. 19, Ordonnances des intendants.
- <sup>10</sup> SANFAÇON Roland, *La construction du premier chemin Québec- Montréal*, RHAF, vol. 2, n° 1, juin 1958.