

# Les chemins anciens, un patrimoine méconnu et négligé

par Alain Roy

*Alain Roy est historien et chercheur régulier au Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal (UQAM). Il a été consultant en histoire et patrimoine pendant de nombreuses années, notamment au sein de la firme Histoire plurielle. Il s'intéresse aux enjeux de mémoire et de commémoration tout comme à l'histoire urbaine (notamment Montréal et Québec). Il a aussi acquis une expertise spécifique relative au patrimoine viaire. Les nombreux rapports et publications lui ont permis de développer une approche originale et globale d'une dimension du patrimoine encore peu étudiée. Par ses travaux, il propose une réflexion méthodologique et heuristique propre à consolider scientifiquement un intérêt et des pratiques touchant de nombreuses communautés.*

Avec les vieillards et les anciennes coutumes, petit à petit disparaissent les vieilles routes. Celles qui restent encore, on les ignore et, ce qui est pis, on les dédaigne comme une parente pauvre et âgée dont seuls les aînés se rappellent avec mélancolie les faveurs et fraîcheur d'antan.

*Sylvain, Le long de la route, Fides, 1946*

Qui n'a pas, en plein été, préféré prendre une vieille route afin d'en profiter pour explorer un paysage nouveau? Dans un temps et un espace loin de l'autoroute, cette pratique culturelle nous emporte ailleurs, mais aussi parfois dans un autre temps.

Au-delà de la nostalgie d'un monde révolu, les chemins anciens n'en constituent pas moins des traces patrimoniales significatives. Et ce patrimoine viaire est un objet multiforme et complexe. Il témoigne, dans son essence même, des techniques de construction de voies de communication. Plus encore, il est indispensable à notre rapport au territoire. En effet, alors que de plus en plus on considère le patrimoine et le paysage dans leur globalité, on ne peut faire abstraction des voies de communication, qui en sont une composante majeure à double titre. D'abord, parce qu'elles sont essentielles à son appropriation : sans elles, aucune humanisation n'est possible et leur rôle est structurant dans notre façon d'habiter la ville comme la campagne. De ce cadre habité qu'elles ont permis de construire, elles sont également un témoignage de l'évolution. Ensuite, elles nous permettent d'apprécier ces divers paysages.

Pourtant, les chemins anciens comme artefacts patrimoniaux au Québec ont fait l'objet jusqu'ici de peu de mesures concrètes. Certes, la sensibilité est largement partagée et, dans ce domaine, une appréciation subjective, sans doute bien inspirée, mais peu documentée, nous permet de nous ébahir devant les « chemins anciens », qu'ils fussent des routes, des portages ou des sentiers. Par contre, la connaissance et l'expertise sont limitées, et la reconnaissance publique à l'avenant, ce qui reflète tout probablement une perception du patrimoine centrée jusqu'ici sur le cadre bâti, et pendant longtemps sur celui associé à la Nouvelle-France.



Ancien chemin Craig. Vue générale. Pierre-André Corriveau, 2014 © Ministère de la Culture et des Communications.

Nous commencerons donc notre tour d'horizon en soulignant les défis d'un tel bilan, puis en examinant le cas des biens protégés en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* du Québec<sup>1</sup>.

## Un patrimoine méconnu au Québec

Aborder les chemins anciens comme patrimoine soulève quelques défis d'importance. Tout d'abord, se posent des enjeux reliés à leur nature même. En effet, structurant notre mouvement à travers le territoire, la trame des voies est par nature évolutive, car les tracés sont souvent modifiés, aplanis ou élargis, comme c'est le cas du chemin d'Aylmer à Gatineau<sup>2</sup>. Il arrive également que des segments soient abandonnés (le Chemin du Portage au Témiscouata) ou réutilisés. Cette mutation continue pose le problème des traces et de ce qui est patrimonial. Or, la trace concrète dans le paysage n'est pas facile à identifier. Par exemple, transposer une carte dans le paysage réel peut induire des erreurs : sur une carte à grande échelle, une différence d'une ligne se traduit par une différence de plusieurs mètres sur le terrain... La présence de preuves concrètes, notamment via le cadastre ou encore mieux par des vestiges, requiert une analyse sérieuse.

Un second vecteur de méconnaissance est l'absence d'expertise spécifique. À la différence du patrimoine bâti, où l'expertise s'est développée de longue date, notamment autour des architectes et historiens de l'architecture, rien de tel n'existe pour les chemins anciens. De plus, si les autorités provinciales ont longtemps voulu préserver le visage « Nouvelle-France » du Québec, aucune instance publique ne s'est sentie responsable de cette dimension du patrimoine, malgré le fait qu'on s'intéresse de plus en plus au paysage comme approche patrimoniale d'ensemble. Par contre, puisqu'ils sont évocateurs du passé, les chemins anciens sont valorisés surtout par des acteurs locaux, particulièrement par des sociétés historiques, mais qui sont souvent mal équipées pour déterminer la valeur patrimoniale des chemins anciens auxquels elles s'intéressent.

### Qualifier le patrimoine viaire

Suivant le *Manuel de normes de documentation du Répertoire canadien des lieux patrimoniaux*<sup>3</sup>, le patrimoine associé au transport comporte quatre catégories de fonctions, soit le transport aérien, terrestre, ferroviaire et maritime. En ce qui a trait au terrestre, six éléments sont identifiés dont cinq nous concernent directement, soit : les allées piétonnières; les portages; les routes ou voies publiques; les installations routières; et les sentiers historiques ou voies de passage.

Selon l'expérience internationale, développée particulièrement aux États-Unis et en Suisse<sup>4</sup>, trois composantes majeures permettent de qualifier un chemin patrimonial et, partant, d'en évaluer l'authenticité. Il s'agit du tracé, qu'il soit authentique ou modifié lorsque la voie a été, par exemple, redressée et aplanie; de la substance même de la voie (les composantes physiques et techniques associées à sa construction); et des infrastructures associées, telles que bornes milliaires, postes de péage, etc.

Par ailleurs, il faut aussi distinguer le chemin patrimonial, dont le vestige témoigne des mesures adoptées pour se déplacer dans le territoire (par exemple, le chemin Royal), de la route touristique, qui est définie comme un « trajet à suivre le long d'un chemin pittoresque, axé sur une thématique distinctive et qui relie un certain nombre de sites touristiques évocateurs et ouverts aux visiteurs<sup>5</sup>. » Même si certaines de ces dernières évoquent un chemin ancien, par exemple le Chemin du Roy, elles ne permettent pas nécessairement d'en identifier les traces.

### Un patrimoine peu protégé

Dans un bilan publié en 1999, le portrait dressé du patrimoine des chemins anciens est désolant : non seulement les données sur le nombre de chemins anciens sont inexistantes, mais il n'y a aucun bien protégé en vertu de la *Loi sur les biens culturels* et le nombre de demandes de statuts juridiques adressées au gouvernement du Québec est limité<sup>6</sup> : seulement huit demandes répertoriées en plus de 70 ans...

Depuis, la situation n'a guère changé en ce qui concerne les chemins anciens et le présent panorama ne peut donc qu'être préliminaire. Encore aujourd'hui, on trouve un nombre limité de lieux identifiés dans le *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* ou protégés officiellement en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*. Le volet « patrimoine immobilier » du Répertoire recense 50 lieux associés au sous-thème « routes et voies publiques »<sup>7</sup>. De ces 50 voies, deux seulement ne sont pas rattachées à un site patrimonial. De plus, une seule de ces deux voies est dotée d'un statut juridique : l'ancien chemin Craig à Saint-Sylvestre, cité comme immeuble patrimonial en 2012; et encore, il ne s'agit que d'un segment de la route qui allait de Québec à Boston en passant par les Cantons de l'est. Certes, le Chemin du Roy a aussi fait l'objet d'une demande de classement<sup>8</sup>, notamment dans Lanaudière, mais le segment identifié, bien que de valeur historique et patrimoniale, représentait mal le projet national<sup>9</sup>. Par ailleurs la Ville de Montréal a innové en décrétant, en 2013, le chemin de la Côte-des-Neiges comme « chemin patrimonial reconnu ». Ce statut unique au Québec et surtout de nature symbolique a toutefois été un levier permettant une mise en valeur du chemin dans le cadre du 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal.

Au réseau viaire comme tel se rajoutent les infrastructures ou bâtiments associés directement au transport. Trois éléments sont distinctifs.

Il y a d'abord les relais de poste : on trouve ainsi deux bâtiments classés et liés directement à cette fonction, soit le Relais de poste de Deschambault, bâtiment classé en 2004<sup>10</sup> et la maison Déry. On trouve également dans le répertoire deux autres bâtiments inventoriés mais sans statut légal et mentionnés comme relais, soit l'ancien relais de diligence Clapham Corner à Saint-Jean-de-Brébeuf et l'auberge Knowlton.

Parmi les autres bâtiments les plus connus associés aux routes, il y a bien sûr les maisons de péage des chemins à barrière. Bien que popularisées par plusieurs peintures de Cornelius Krieghoff, qui en fait une image iconique, il n'en reste que fort peu : une seule figure au *Répertoire*, la Maison du perceur des péages à Beauharnois, et encore, elle est associée au canal et non aux routes...

Quant aux portages, seul le site patrimonial du Portage à Gatineau figure au *Répertoire*. Si le lieu, cité en 1998, comprend 23 bâtiments et réfère au portage, c'est davantage en fonction du nom de l'axe routier (promenade du Portage) que d'un lien clair avec le portage qui était situé à proximité. Bien qu'il soit à l'origine du nom, le site du portage n'en fait pas lui-même partie.

### En guise de conclusion

Le bilan du patrimoine viaire protégé tel que représenté dans le *Répertoire* est donc fort mince : il n'y a qu'un seul bien cité, couvrant une portion seulement du chemin