



Extrait de :

Les traces de la Nouvelle-France : au Québec et en Poitou-Charentes

Hors collection, Les Presses de l'Université Laval, 2008.

Chapitre 3 : Production et échanges

Alain Roy, « Des trames dans le paysage : transports et communications en Nouvelle-France », p. 130-132.



▲ Jean-Baptiste-Louis Franquelin, « Carte de l'Amérique septentrionale [...] », [détail du cartouche], 1688

© Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P1000, D2, P13

Québec est le port de débarquement pour l'ensemble de la colonie française. Ici, vue sur la grève du Cul-de-sac (à gauche). Le débarquement de marchandises se fait à l'aide de barques qui s'échouent sur la grève, pendant que le navire mouille à proximité. Pour protéger les quais, une batterie est construite à proximité.

DES TRAMES DANS LE PAYSAGE : TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS EN NOUVELLE-FRANCE

Par Alain Roy

L'implantation française dans un pays neuf – ou perçu comme tel – façonne le paysage, lequel témoigne encore aujourd'hui de cette période pionnière, notamment par un ensemble de trames qui viennent soutenir autant que refléter le développement de l'espace habitable.

Parmi elles, les infrastructures de transport et de communications, tant fluviales que terrestres, sont nécessaires au développement de la communauté. Elles constituent d'abord un moyen d'échanger les biens, tant ceux associés à la traite des fourrures qu'à l'approvisionnement de la population. Elles servent aussi au maintien et à l'extension des zones de peuplement, rendant accessibles des espaces nouveaux à défricher. Finalement, elles participent également à la gestion et à la défense de la colonie, facilitant la communication au sein des administrations de même que le transport de troupes.

Au cours de la période qui s'étend de 1608 à 1760, l'occupation de la vallée

du Saint-Laurent se structure autour des axes que sont le fleuve et ses affluents ainsi que du système viaire. Des mutations s'observent cependant au cours de la période, à la fois dans les modalités de transport et dans l'envergure des infrastructures mises en place. Elles structurent de manière fondamentale l'occupation du territoire tant à l'époque qu'aujourd'hui, et laissent de nombreuses traces dans un paysage qu'elles ont aidé à modeler. En revanche, leur importance patrimoniale demeure relativement modeste en regard des autres traces de cette époque.

Les échanges maritimes et le port de Québec

Le fleuve constitue une artère vitale, qui permet les échanges et la communication avec la métropole, une relation assurée par la navigation de nombreux bâtiments qui profitent de la courte saison d'été pour atteindre Québec depuis la France. Le nombre des arrivées croît avec le temps, passant d'une moyenne de 4 navires au XVI^e siècle à 25 en 1725. Parmi les ports français, celui de La Rochelle joue un rôle important : entre 1739 et 1759, 194 navires en provenance de ce port rejoignent Québec (Jean et Proulx, 1995 : 319).



◀ En 1691, la batterie royale, construite en maçonnerie selon les plans de Claude Baillif, remplace les installations de défense érigées en 1670. Elle perd de son utilité lors des empiètements successifs sur le fleuve pour agrandir la basse-ville.

© Photo: Alain Roy, 2006, Q03-669, traitement d'image: Émilie Lapierre Pintal / CIEQ, 2008



◀ Infrastructure de transport majeur, le chemin Royal couvre l'ensemble du couloir laurentien, bien que la voie menant de Québec à Montréal attire particulièrement l'attention des autorités. La plaque rappelant le voyage inaugural de Québec à Montréal en 1734 par Lanoullier de Boisclerc est apposée en 1941 sur la porte Saint-Jean, à Québec, par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

© Samantha Rompillon / CIEQ, 2004, Q03-151

Les marchandises sont débarquées à Québec, où elles sont vendues ou transbordées sur des barques pour distribution le long du Saint-Laurent. Ce cabotage est assuré par des embarcations à fond plat de moins de 80 tonneaux facilitant l'échouage sur les battures sans besoin de quais ou d'infrastructures similaires. Les « coureurs des costes » approvisionnent les paroisses en biens de la métropole, les troquant contre le blé qui est ramené à Québec pour exportation (Hamelin et Provencher, 1967). Sont acheminées de cette manière les fourrures des marchands de Montréal et Trois-Rivières vers Québec. Plusieurs caboteurs assurent cette liaison entre le port de Québec

et les différentes communautés: selon Jacques Mathieu (1971), ils seraient 52 à jouer ce rôle en 1754-1755.

Tout ce commerce fait du port de Québec un secteur fort animé, du moins pendant la courte saison de navigation. À la différence de ce qui existe ailleurs sur le Saint-Laurent, l'activité portuaire suscite la mise en place d'infrastructures importantes.

Trois secteurs portuaires plus ou moins définis sont alors en usage et sont commémorés aujourd'hui. Le plus important, le plus ancien et le plus en amont est le « port du Cul-de-Sac » ou port de Québec. Longeant le fleuve, il sert à la fois de quai maritime aux bâtiments qui s'y rangent en file, et de chantier pour les travaux

de radoub et de carénage. L'implantation, en 1747, du chantier du roi en transforme une partie en chantier maritime. Un peu en aval, le « port de la basse ville » permet aux barques, chaloupes et canots de s'échouer pour débarquer leurs marchandises et passagers en provenance soit du reste de la colonie, soit de gros navires marchands qui mouillent à proximité.

Un élément-clé de ces deux secteurs portuaires est la Batterie royale. Construite en 1691 selon les plans de Claude Baillif, la batterie fait partie des premiers systèmes défensifs de Québec. Après 1763, elle perd son rôle militaire puis disparaît sous les constructions et les remblayages successifs. Mise au jour lors de



▲ L'expansion du commerce favorise la construction d'infrastructures portuaires. Des vestiges d'un quai datant d'environ 1750 ont été retrouvés lors de la construction du Musée de la civilisation. Ils ont été mis en valeur par leur intégration à une œuvre réalisée en 1983-1984 par Astri Reusch. Intitulée « La débâcle », l'installation s'appuie sur les quais pour évoquer le mouvement des glaces sur le fleuve Saint-Laurent en hiver. Une barque, découverte lors des fouilles archéologiques, complète l'œuvre.

© Émilie Lapierre Pintal / CIEQ, 2007

fouilles archéologiques en 1974, elle est restaurée avant d'être dévoilée en 1978, à l'occasion du 370^e anniversaire de la capitale, en présence du premier ministre québécois et du ministre français de la Culture et de la Communication.

Un troisième et dernier port, le « port Dauphin » ou Saint-Nicolas, offre un havre naturel dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, non loin du palais de l'intendant. Bien que le site soit peu apparent en raison des remplissages successifs, des traces archéologiques subsistent et le site est signalé notamment par une plaque apposée en 1998.

Des mutations s'observent également sur les rivages. Des quais sont aménagés, permettant de gagner de l'espace sur le fleuve et d'assurer le transit

des marchandises. Des vestiges d'au moins deux de ces quais subsistent aujourd'hui, intégrés à des bâtiments de facture plus récente, dont le musée de la civilisation et l'Auberge Saint-Antoine.

Un système viaire complémentaire

Le système fluvial, qui assure une part importante des transports et communications en été, devient inaccessible à la navigation pendant le long hiver. Par ailleurs, le développement de la colonie, et notamment des villes, exige un approvisionnement continu et moins soumis aux aléas du climat. Pour ces raisons, une trame de voies terrestres d'importance variable se tisse et complète le réseau de navigation, un système viaire dont

l'implantation est réalisée en deux phases distinctes (Roy, 2007).

Gelés pendant plusieurs mois, le fleuve et ses affluents continuent de jouer un rôle comme chemins d'hiver. Les habitants, responsables de l'entretien des chemins en bordure de leur terre, doivent les baliser à environ une centaine de toises (195 mètres) du rivage; mais ils se laissent souvent tirer l'oreille, comme en font foi les nombreuses ordonnances édictées par les intendants pour rappeler cette obligation. Quoiqu'il en soit, les chemins d'hiver permettent un voyage beaucoup plus rapide. En 1744, le Père Charlevoix, qui effectue le trajet Québec-Montréal, écrit: « On se sert pour cela d'une traîne, ou, comme on parle ici, d'une carriole, qui coule si doucement, qu'un seul cheval suffit