

En guise de bilan : un panorama du patrimoine viaire au Québec¹

par Alain Roy

¹ L'auteur remercie les membres du comité éditorial ainsi que l'archéologue Ghislain Gagnon pour leurs précieux commentaires et suggestions.

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 emprunter une vieille route afin d'en profiter pour explorer ou redécouvrir un paysage différent de notre quotidien ? Dans un temps et un espace loin de l'autoroute, cette pratique culturelle nous emporte ailleurs, mais aussi parfois dans un autre temps. On peut aussi arpenter une route ancienne pour sa valeur de témoin d'un temps révolu, ou encore afin de se replonger dans un paysage qu'elle évoque. C'est ce souvenir que manifeste Nathalie Roy, ministre de la Culture et des Communications du Québec, lors d'une entrevue accordée récemment :

Je trouve ça fantastique de revoir les rues avant qu'il y ait eu les développements, avant qu'il y ait eu les quartiers, de voir qu'il y avait le magasin général, de voir qu'il y avait la poste, de voir qu'il y avait des calèches, de voir ce qu'était la vie de nos bâtisseurs (citée dans Nadeau, 2020).

Certaines voies anciennes sont connues de par le monde et ont fait l'objet de mise en valeur. On pense ainsi aux voies romaines, qui ont structuré l'espace européen, dont plusieurs segments sont protégés, telles la *Via Domitia* en France ou la *Via Appia* en Italie. Dans les Amériques, le chemin inca en Amérique du Sud, le *Qhapaq Ñan*, tout comme le *Camino Real* en Amérique du Nord figurent sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Outre ces sites exceptionnels, nombre d'autres voies font l'objet d'attentions des autorités et du public à travers le monde.

Au-delà de la nostalgie d'un monde révolu, les chemins anciens n'en constituent pas moins des traces patrimoniales significatives. Objet multiforme et complexe, le patrimoine viaire 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, si l'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 pour permettre l'humanisation du paysage, ayant alors un rôle structurant dans notre façon d'habiter la ville comme la campagne. De ce paysage qu'elles ont permis de construire, elles sont également un témoignage de son évolution. Ensuite, ce sont elles qui nous permettent d'apprécier ces divers paysages.

Un patrimoine méconnu au Québec

Aborder les chemins anciens comme patrimoine soulève quelques défis d'importance. Tout d'abord se posent des enjeux liés à leur nature. En effet, structurant notre mouvement à travers le territoire, la trame des voies est par définition de nature évolutive, car les tracés sont souvent modifiés, aplanis ou élargis. Il arrive également que des segments soient abandonnés ou réutilisés. Cette mutation continuelle pose



Figure 1: Le chemin Royal à Beauport, vers 1890. Crédit photographique: Louis-Prudent Vallée. Crédit : Musée national des beaux-arts du Québec

le problème des traces et de ce qui est patrimonial. La présence de preuves concrètes, notamment via le cadastre ou encore mieux par des vestiges, requiert une analyse historique sérieuse, souvent complétée par une étude sur le terrain qui peut s'avérer complexe.

Un second vecteur de méconnaissance est l'absence d'expertise spécifique. À la différence du patrimoine bâti, où l'expertise professionnelle s'est développée de longue date, notamment autour des historiens, des architectes et des historiens de l'architecture, rien de tel n'existe pour les chemins anciens. De plus, aucune instance publique ne s'est sentie responsable de voir à l'avancement des connaissances et à la préservation 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. Certes, la valeur scientifique de recherches menées par des passionnés peut être – et est – inégale, mais ces travaux sont menés en absence de guides ou de coffres à outils leur permettant d'en faire une étude appropriée. En cette absence, et souvent mal équipés pour déterminer la valeur patrimoniale des chemins anciens, ces bénévoles s'appuient alors davantage sur une appréciation subjective, sans doute bien inspirée mais peu documentée, qui permet de nous ébahir devant les « chemins anciens », qu'ils fussent des routes, des portages ou des sentiers. Or, cette carence d'expertise pour authentifier ce qui est patrimonial induit une certaine confusion pouvant mener à une dévalorisation du travail accompli.

C'est donc afin de combler partiellement ce manque que nous nous proposons, dans cet article, d'examiner la place du patrimoine viaire, ou plus prosaïquement des « vieux chemins », dans les pratiques mémorielles et patrimoniales au Québec. Après avoir défini quelques paramètres propres à décrire ce qu'est le patrimoine viaire, nous examinerons d'abord l'état des savoirs historiques, patrimoniaux et archéologiques à ce sujet. Puis nous examinerons sa place dans la préservation patrimoniale, que ce soit en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* ou en lien avec les pratiques d'aménagement du territoire. Cela sera suivi d'une analyse de sa commémoration. Pour terminer, nous examinerons comment il est mis en valeur par le biais de centres d'interprétation d'abord, puis par les circuits, brochures et sites web et, pour finir, par les routes touristiques. Suivra une courte conclusion, portant notamment sur les enjeux à considérer afin de pleinement mettre en valeur du patrimoine viaire.

Qualifier le patrimoine viaire

Définir le patrimoine viaire, c'est d'abord délimiter ce qu'en sont les traces. Suivant le *Manuel de normes de documentation du Répertoire canadien des lieux patrimoniaux* (Parcs Canada, 2006 : 77-78), cinq éléments de la catégorie « transport terrestre » peuvent être définis comme du patrimoine viaire, soit les allées piétonnières; les portages; les routes ou voies publiques; les installations routières; et les sentiers historiques ou voies de passage².

La documentation sur une méthodologie propre à caractériser un chemin patrimonial au Québec est parcimonieuse, pour ne pas dire pratiquement inexistante. On en trouve certes une ébauche dans le rapport sur le chemin Royal (Roy, 2004), mais les appels à développer une telle expertise (Corriveau, 2017) sont restés lettre morte. En effet, la recherche historique est des plus nécessaires, tout autant que la cartographie. Toutefois, la transposition sur le terrain est tout autre chose : d'une part, la nature reprend ses droits assez rapidement, brouillant rapidement les pistes et, d'autre part, identifier à partir d'une carte ancienne, à moins d'un tracé d'arpenteur, peut être trompeur, une simple ligne pouvant représenter un corridor beaucoup plus large que ce qui apparaît sur le terrain...

Par chance, des approches d'inventaire et de préservation plus structurées existent ailleurs. En Suisse, l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (1999) a réalisé une recension des différentes voies historiques et produit un guide méthodologique des plus pertinents. Aux États-Unis, l'organisation *Historic Roads* a tenu pas moins de 10 colloques depuis 1998, dont plusieurs de leurs actes sont disponibles en ligne. Sans en épuiser la liste, les travaux de Daniel Marriott (1997 et 2004) et de Brian Paul Hindle (1993) sont aussi indispensables à cet égard.

Cela dit, cette expérience internationale nous permet de déterminer les trois composantes majeures d'un chemin patrimonial, et partant, d'en évaluer l'authenticité. Il s'agit :

2 Le dernier élément, les ouvrages d'art, est exclu de la présente étude.

- Du tracé, c.-à-d. le trajet emprunté par une voie ancienne. Celui-ci peut être authentique ou encore avoir été modifié plus ou moins substantiellement lorsque la voie a été, par exemple, redressée, asphaltée ou aplaniée;
- De la substance de la voie, c.-à-d. les composantes physiques associées à la voie, qu'il s'agisse de matériaux, de sa structure ou d'aménagements directement liés à celle-ci, par exemple, un fossé ou un talus;
- Les infrastructures associées, qu'il s'agisse par exemple de bornes milliaires, de postes de péage, de quais liés à un passage par un bac, etc.

Comme on le verra, ce sont les tracés qui ont occupé la plupart des études. On note seulement quelques études historiques et archéologiques où l'on a poussé la recherche plus loin afin d'authentifier des chemins anciens.

Qu'en savons-nous exactement ?

Malgré l'importance de la trame viaire, les connaissances sur son évolution globale sont très limitées. De plus, on dispose de peu de données quantitatives sur l'évolution d'ensemble du réseau routier avant les premières décennies du xx^e siècle, alors que sa gestion était jusqu'alors décentralisée.

Les données portent essentiellement sur le réseau routier actuel et les statistiques disponibles sont limitées aux voies sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Ainsi, en 2018, le réseau routier supérieur destiné au transit interurbain au Québec est composé d'autoroutes (2 196,24 km); de voies nationales (8 277,26 km); de voies régionales (5 433,49 km); et de voies collectrices (7 766,69 km), totalisant 23 672 km (Québec -BDSO, 2020)³. Ce réseau routier supérieur a été principalement établi à partir du xx^e siècle et s'est profondément transformé par la suite, car seulement 3,9 % du total a été construit avant 1940 (MTQ, 2011), ce qui représente tout de même 1 184 km.

Par comparaison, le premier inventaire des chemins est réalisé en 1924 et les résultats publiés en 1925. On distingue alors trois classes de voies. La première regroupe le réseau des 44 grandes routes intermunicipales, dont la longueur totale est de 4 797 km, soit 9,63 % de tous les chemins. La seconde, qui « comprend les routes qui servent de moyen de communication entre plusieurs municipalités ou qui relient les municipalités soit aux grandes routes, soit aux cités et villes », totalise 15 089 km ou 30,28 % du total. Le reste, les chemins « d'intérêt purement local », représente 29 933 km de voies, soit 60,09 % du total. Ces données sont intéressantes à plusieurs titres. D'abord, il faut noter la densification du réseau intermunicipal, qui double entre 1925 et 2018, passant de 14 173 kilomètres à 23 672 km. Or, cette empreinte sur le territoire est par contre de beaucoup multipliée, si l'on compte les différentes voies sur un même itinéraire. Ensuite, la plus grande part de la trame est constituée de chemins locaux, une proportion sans doute plus importante aujourd'hui qu'en 1925 (voir la figure 2 aux pages 202 et 203).

³ Les données sont celles des itinéraires, c.-à-d. la distance séparant deux points.

Bien que cela donne une idée du réseau en 1925, il est cependant impossible de savoir tant ce qui préexistait et a été simplement remanié que ce qui en subsiste aujourd'hui. Faute d'inventaire, on ne dispose d'aucune donnée sur l'importance ou le nombre de traces existantes.

Une connaissance historique et patrimoniale restreinte

Quelles connaissances avons-nous de l'évolution du réseau viaire et de sa place dans le paysage québécois? Une revue de littérature complète nécessiterait, à elle seule, une longue présentation. Cependant, si on s'intéresse au chemin comme patrimoine spécifique, il est sans doute plus facile de distinguer quelques traits significatifs.

Quelle voie pour le savoir historique et patrimonial ?

Les chemins anciens ont fait l'objet d'un certain nombre d'études depuis le début du xx^e siècle, un regard qui commence probablement avec celle du frère Marie-Victorin (1918). Depuis, plusieurs études ont été réalisées sur les routes et leur environnement. On peut les classer en trois types.

En premier lieu viennent les monographies historiques. Tout comme celle de Marie-Victorin, elles se penchent sur l'histoire d'un chemin, sans y intégrer de données spatiales ou patrimoniales et sont publiées sous forme de thèse, de rapport, d'article ou de volume. C'est le cas, par exemple, du mémoire de Roland Sanfaçon (1956), de la brochure d'Honorius Provost (1968) ou plus récemment du volume de Jean-Claude Massé (2017), qui fait la part belle au chemin du Portage. Ce sont sans doute les plus nombreuses.

Le second type concerne la voie comme espace culturel. Il s'agit alors d'aborder le chemin comme élément structurant des éléments culturels qui l'entourent. C'est le cas, par exemple, de l'ouvrage de Diane Aldred (1994), qui présente tant le chemin d'Aylmer que les éléments historiques et patrimoniaux qui le bordent. Les travaux de Paul-André Linteau, quoique dans la même lignée, poussent la réflexion plus loin, comme dans son volume sur *La rue Sainte-Catherine* (2010). Pour lui, « la rue, ou un segment de celle-ci, peut donc être vu comme un microcosme ou un révélateur de la société urbaine et de l'espace urbain », en articulant autour de la voie les modes de transport, les habitats et les populations (Linteau, 2019 : 32). Un autre exemple de cette démarche est le site Internet intitulé *Les grandes rues de Montréal*, une réalisation conjointe en 2006 de la Ville de Montréal et du Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal (Ville de Montréal, 2006). Finalement, d'autres ouvrages de ce type abordent davantage les enjeux de mobilité. La voie est alors perçue comme structurant ces pratiques de déplacement qui, en retour, influent sur le paysage. Cette approche est notamment celle utilisée par Maude-Emmanuelle-Lambert (2014).

Finalement, il y a également les études du chemin comme objet patrimonial. Il s'agit alors de déterminer, à partir de données historiques vérifiées sur le terrain, la valeur historique et patrimoniale d'un segment de chemin en tant qu'artefact patrimonial. Ces études sont peu nombreuses et publiées principalement sous forme de rapports.

CARTE ROUTIERE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

Avec les Compliments
de
LA "PRESSE"

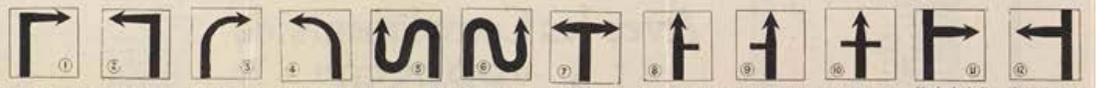
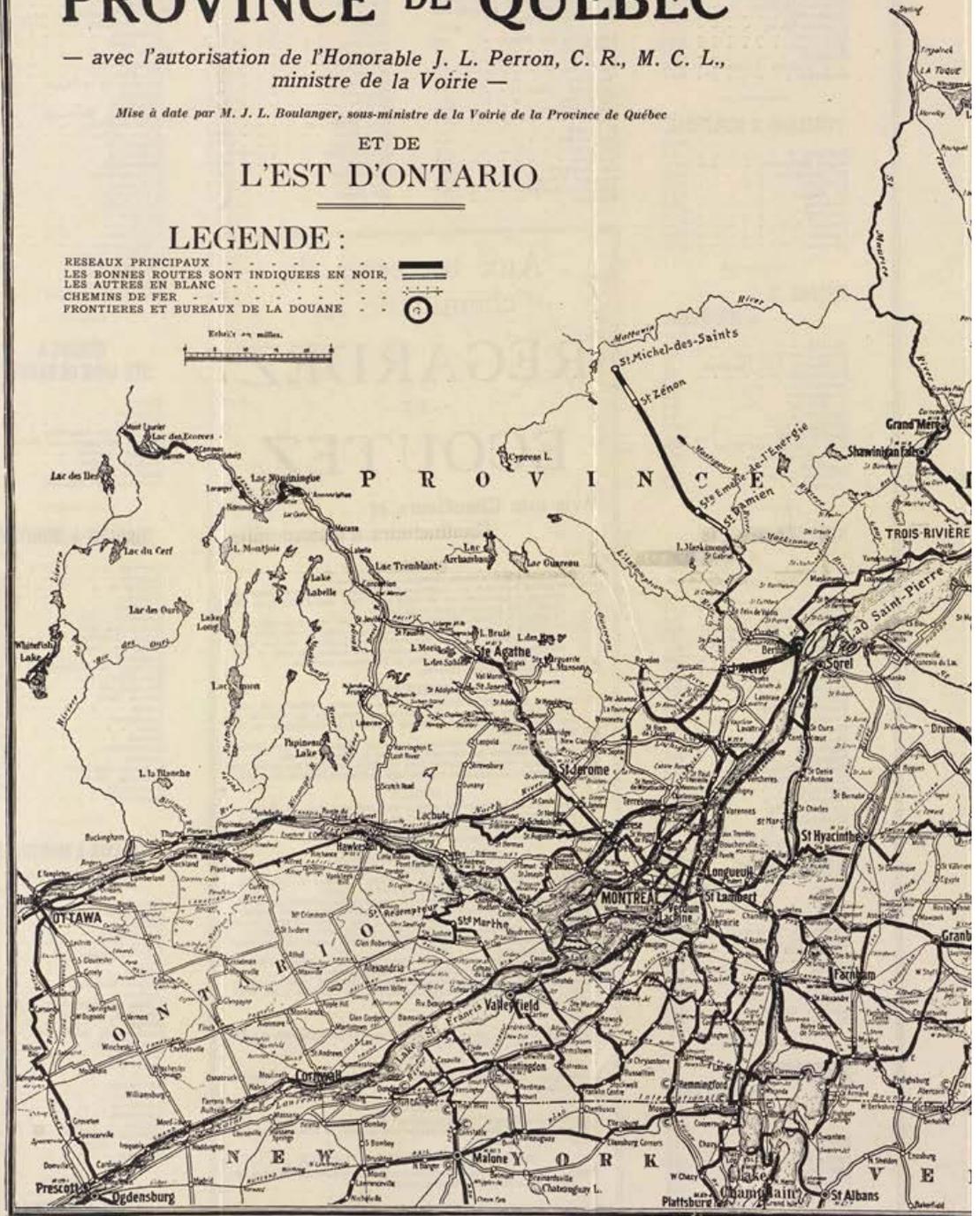
— avec l'autorisation de l'Honorable J. L. Perron, C. R., M. C. L.,
ministre de la Voirie —

Mise à date par M. J. L. Boulanger, sous-ministre de la Voirie de la Province de Québec

ET DE
L'EST D'ONTARIO

LEGENDE :

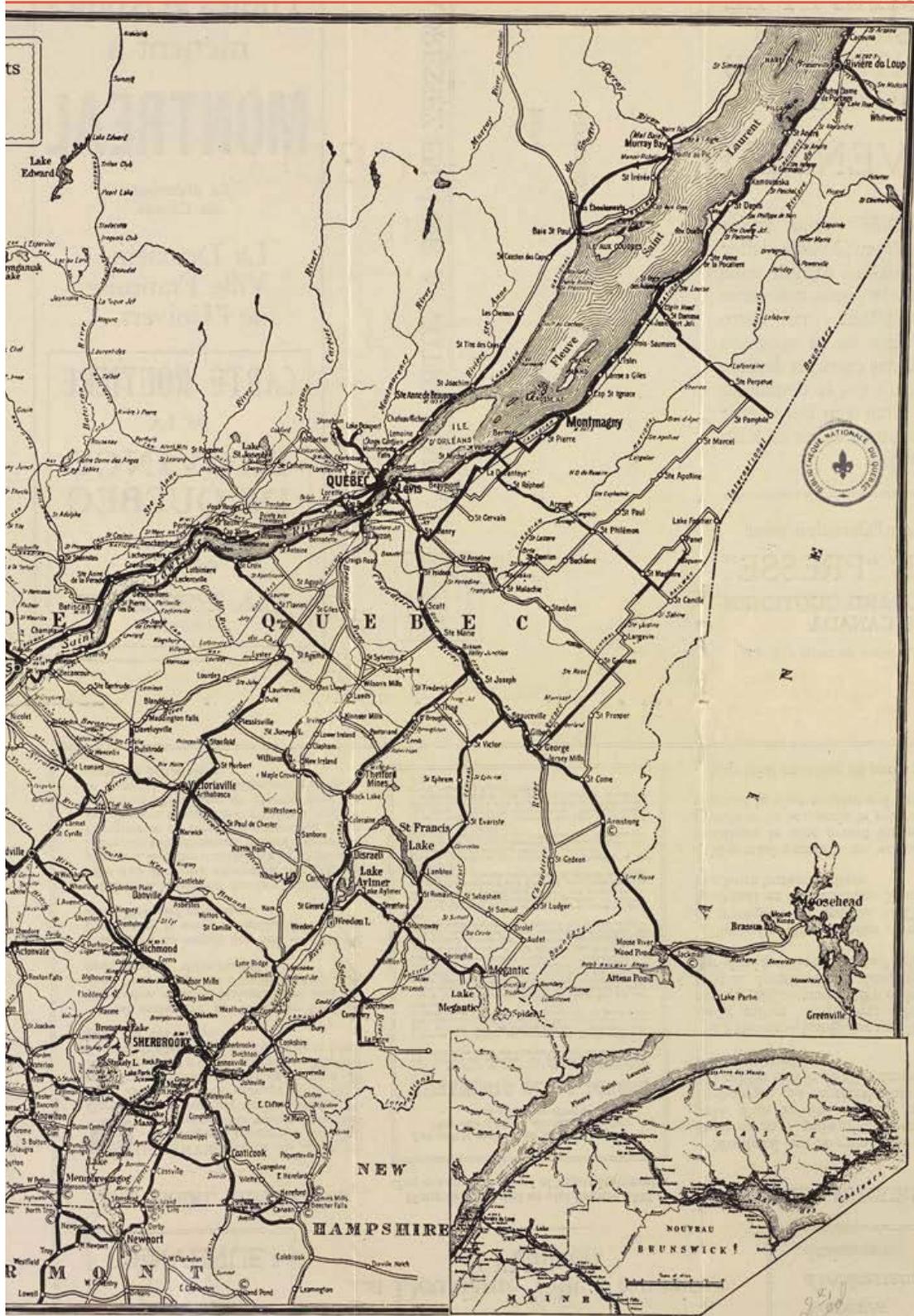
RESEAUX PRINCIPAUX
LES BONNES ROUTES SONT INDIQUEES EN NOIR,
LES AUTRES EN BLANC
CHEMINS DE FER
FRONTIERES ET BUREAUX DE LA DOUANE



1. Angle droit à droite. 2. Angle droit à gauche. 3. Courbe à droite. 4. Courbe à gauche. 5. Double courbe à droite. 6. Double courbe à gauche. 7. Intersection de deux grandes routes. 8. Intersection simple à droite. 9. Intersection simple à gauche. 10. Double intersection. 11. Angle droit, chemin local en avant. 12. Angle droit, chemin local en arrière.

SIGNAUX SYM

Figure 2: Cette carte du ministère de la Voirie et éditée par La Presse présente la structure de base du réseau viaire en 1925.



G-3451 P-0 1955 & Q41 CAR

13. Angle droit, chemin fond à gauche.	14. Angle droit, chemin fond à droite.	15. Ecole ou terrain de jeux.	16. Pont devant un danger n° 14.	17. Courbe à droite, chemin fond à gauche.	18. Courbe à gauche, chemin fond à droite.	19. Courbe à gauche, chemin fond à gauche.	20. Courbe à droite, chemin fond à gauche.	21. Porte montée à droite.	22. Porte montée à gauche.	23. Porte descendente à droite.	24. Porte descendente à gauche.

MBOLIQUES

Credit : Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Quelques axes principaux ont fait l'objet de telles études. Il y a d'abord le chemin Royal, tant dans le secteur du lac Saint-Pierre (Morrisonneau, 2002 et s.d.; Roy, 2004) que sur la rive sud de Québec (Ethnotech, 1987). On trouve aussi quelques articles dans différentes revues d'histoire locale sur le parcours qu'empruntait ce chemin. La seconde voie, qui a aussi fait l'objet de nombre d'études historiques, est celle du chemin du Portage. Encore là, on y trouve quelques études patrimoniales (Roy, 2002), qui ont été suivies d'études archéologiques (Ethnoscop, 2007; Ruralys, 2009; Gagnon, 2019) ou d'un essai de géolocalisation (Rioux, 2017). Par ailleurs, si le « sentier des Jésuites » a également fait l'objet d'une tentative d'identification sur le terrain (Lefebvre, 2008), le caractère mythique du lieu jette de nombreux doutes sur la véracité du tracé proposé (Roy, 2007; Langevin, 2020).

En somme, faute d'une expertise appropriée et en l'absence tant de réflexions sur les enjeux méthodologiques que de diffusion de méthodes de recherche fondées scientifiquement, l'approximation reste un enjeu certain.

L'archéologie

Les connaissances archéologiques, tout comme celles historiques ou patrimoniales, demeurent éparpillées et sans vision d'ensemble, d'une part, de l'évolution historique de la trame viaire et des traces archéologiques qui en subsistent et, d'autre part, des techniques et méthodes de construction qui ont été adoptées ou adaptées.

Prenons par exemple la base de données de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), qui sert surtout comme un outil de gestion et de planification. Il est constitué à partir des rapports de fouilles, des recherches sur un site précis, ou plus généralement d'inventaires archéologiques, qui visent l'identification de sites présents dans une zone où sont prévus des travaux d'aménagement ou de construction. En ce qui concerne le patrimoine viaire, les données sont maigres : une extraction de l'ISAQ en avril 2019 n'a identifié que 120 sites archéologiques qui y sont associés sur un total de plus de 9 000 sites au Québec. Parmi ces 120 sites, on trouve deux catégories de lieux. La première concerne des fouilles auxquelles sont associés des vestiges de chemins ou de sentiers et comprend 91 sites, où 117 vestiges de chemins ont été identifiés. La seconde se compose de 29 sites qui portaient spécifiquement sur un endroit désigné comme chemin, portage ou sentier, les plus connus étant le portage Deschênes à Gatineau, le chemin du Portage dans le Témiscouata ou les chemins Côte-des-Neiges ou Queen-Mary à Montréal. Qu'en conclure? Si l'ISAQ ne témoigne pas directement de l'intérêt de la recherche archéologique pour les voies de communication, le faible nombre d'artefacts identifiés indiquerait qu'ils sont généralement peu mentionnés, étant possiblement considérés comme de peu d'intérêt.

La recherche archéologique elle-même est somme toute limitée. Tout d'abord, on compte sur les doigts d'une main les études archéologiques préventives qui y portent attention. C'est le cas notamment du guide *Pensez archéologie!* (MRC de Drummond, 2016), qui présente un aperçu du potentiel archéologique des voies de communication, ou encore des études de potentiel archéologique qui incluent des

volets sur les transports tant dans la MRC de Roussillon (Ethnoscop, 2006) que dans celle de Matapédia (Ruralys, 2014b). Ensuite, des études plus spécifiques ont porté sur certaines voies, notamment le chemin du Portage dans le Témiscouata qui a été l'objet d'études et de publications (Gagnon, 2020); le second portage des Chaudières (Intermesh, 2013); ou la trame urbaine de Montréal (Balac, 2019). S'y rajoutent également les fouilles menées dans quelques lieux, tel le portage Deschênes.

Ce bilan ne peut toutefois faire abstraction qu'au final, la connaissance acquise est partielle. Par exemple, le chemin Royal, malgré son importance symbolique et patrimoniale, n'a pas ou peu été exploré sur le plan archéologique, sauf un segment abandonné à Kamouraska (De Varennes, 1993). De fait, ce faible échantillon des recherches archéologiques menées jusqu'ici permet difficilement d'établir un portrait de l'évolution de la trame viaire ou encore de dresser un tableau des pratiques d'aménagement ou d'édification utilisées pour les chemins. Or, il faudrait aborder l'archéologie des voies de communication non seulement pour elles-mêmes, mais en fonction de leur rôle dans l'appropriation du territoire. Cela permettrait d'établir une meilleure connaissance non seulement du développement du réseau routier mais aussi de l'histoire du Québec et de son paysage humanisé, une approche qui mérite davantage de réflexion et de soutien.

La préservation

Malheureusement, des portions de routes et des ponts sont abandonnés, des chemins qui serpentaient vallons et collines deviennent peu à peu des vestiges. Si nous n'y prenons pas garde, ces témoins disparaîtront, emportant avec eux des éléments de notre histoire, un peu du génie de nos ancêtres qui avaient su s'établir dans le respect des particularités des régions.

François Varin, 1994

La préservation de chemins anciens renvoie à un problème complexe, celui de déterminer la valeur patrimoniale de ces voies. Que doit-on préserver et comment l'identifier? Par exemple, en ce qui a trait au tracé, comment considérer un tracé authentique? Avec le temps, une voie ancienne peut avoir été modifiée par asphaltage, redressement ou aplanissement. Si le tracé reprend généralement celui de la route initiale, est-il encore patrimonial? Et qu'en est-il des vestiges?

En l'absence d'une vision d'ensemble et d'une expertise adéquate, ce sont donc les tracés qui ont fait l'objet de mesures de préservation. Pour la plupart des mesures adoptées – tant en préservation qu'en mise en valeur –, on s'est souvent basé sur une analyse sommaire, la plupart du temps limitée à une analyse de cartes anciennes.

Cela dit, deux angles d'approche en matière de préservation sont observables, tous deux avec des résultats limités. Il y a d'une part les mesures adoptées en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*, c'est-à-dire la reconnaissance pleine et entière d'une voie comme patrimoine. D'autre part, par le biais des mesures d'aménagement, les villes et MRC peuvent agir en reconnaissant le caractère structurant d'axes historiques.

Dans ce portrait existe un abonné absent : le ministère des Transports du Québec (MTQ). Étonnamment, il a manifesté peu d'intérêt à cette dimension cruciale du patrimoine paysager. Pourtant, une approche plus sensible a été adoptée envers les ponts, avec l'adoption en 2005 d'une *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale* (MTQ, 2005) suivie de la publication en 2011 d'un *Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec* (MTQ, 2011). Bien sûr, rien n'est parfait, l'inventaire prévu pour 2006 ne débutant qu'à l'été 2020 (Tremblay, 2020), mais c'est tout de même un effort dans ce sens. Pour les chemins anciens, la question demeure ouverte...

En vertu de la Loi sur le patrimoine culturel

Dans un bilan publié en 1999 sur le patrimoine associé aux routes et voies publiques, le portrait dressé par Nicole Dorion est désolant. Elle note que les données sur le nombre de structures anciennes subsistantes « pour les chemins publics, les chemins de colonisation et les ponts-routes ne sont pas disponibles » (Dorion, 1999). De plus, il n'y a alors eu que quelques demandes de protection légale d'un chemin ancien : on ne compte que huit demandes de statuts juridiques auprès du gouvernement du Québec en plus de 70 ans...

Tableau 1

Demandes de statut juridique adressées au Ministère jusqu'en 1999 (Dorion, 1999 : 85)

Nom du bien	Municipalité	Région	Date
Tronçon de la route 132	Saint-Nicolas	12	87-04-21
Rang de la Station	Saint-Pacôme	01	79-01-01
Chemin du Cap-Tourmente	Saint-Joachim	03	78-01-01
Grande Allée	Québec	03	74-01-01
Rue Saint-Louis	Québec	03	62-01-01
R. R. 2	Baie-Saint-Paul	03	Inconnue
Route gaspérienne, travaux de voirie	Gaspé	11	Inconnue
Route 132	Newport	11	Inconnue

À l'époque de l'étude de Dorion, une seule demande avait finalement porté ses fruits. Elle concernait un tronçon du chemin Royal (la route 132) à Saint-Nicolas, qui a été cité comme site patrimonial en 1987 (*Répertoire du patrimoine culturel du Québec* [RPCQ], « Site du patrimoine de Saint-Nicolas »). Cette citation fait alors suite à l'une des rares études patrimoniales au Québec (Ethnotech, 1987). Aujourd'hui, la relation entre la citation et le chemin a disparu : la fiche du RPCQ sur le site du patrimoine de Saint-Nicolas met l'accent sur les dimensions architecturales et ne mentionne même pas l'étude d'Ethnotech...

Depuis, la situation n'a guère changé en ce qui concerne les chemins anciens car, encore aujourd'hui, on trouve un nombre limité de tels lieux identifiés dans le *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* ou protégés officiellement en vertu de

la *Loi sur le patrimoine culturel*. Une recherche menée le 31 décembre 2019 dans le volet « patrimoine immobilier » du *Répertoire* a permis de recenser 50 lieux associés au sous-groupe « routes et voies publiques » de l'usage « transport, communications et services publics ». Ce résultat de faible envergure montre bien l'intérêt limité qu'on a porté à ce type d'infrastructure.

Dans un premier temps, il faut noter que l'immense majorité de ces voies (48 sur 50) sont associées à des sites patrimoniaux plus larges, mais dont l'inventaire des voies en tant qu'objet patrimonial est pour le moins inégal. En effet, certains sites sont passablement bien couverts, tel le site patrimonial de l'île d'Orléans, pour lequel l'ensemble des chemins est porté au *Répertoire*, ou encore celui d'Arvida, pour lequel 17 rues sont inventoriées. Or, à l'opposé, le site patrimonial de Beauport ne compte qu'une côte, celui de Charlesbourg, au trait carré caractéristique, ne signale que le boulevard Henri-Bourassa, et celui de Sillery intègre la côte de Sillery mais pas d'autres voies... En somme, plusieurs sites patrimoniaux inscrits au *Répertoire* n'identifient pas spécifiquement les chemins anciens, même si ceux-ci sont mentionnés dans les plans de conservation.

Ensuite, de ces voies portées au *Répertoire*, une seule est dotée d'un statut juridique spécifique : l'ancien chemin Craig à Saint-Sylvestre. Celui-ci, qui a été cité comme immeuble patrimonial en 2012 (RPCQ, « Ancien chemin Craig »), ne constitue pourtant qu'un segment de la route qui allait de Québec à Boston en passant par les Cantons de l'Est.

Le chemin Royal représente un bon exemple de cette approche limitée. Des sections de cette voie structurante sont protégées parce que parties d'un site patrimonial. Est ainsi inscrit au *Répertoire* le chemin Royal de l'Île-d'Orléans (RPCQ, « Chemin Royal ») en tant que composante du site. Par contre, le chemin Royal structurant l'occupation du site patrimonial de Beauport n'y est pas identifié... Des demandes de classement ont aussi eu lieu ou ont été envisagées. Ainsi, le chemin du Roy a aussi fait l'objet d'une demande de classement (CFQLMC, 2005 : 51), notamment dans Lanaudière, mais le segment identifié, bien que de valeur historique et patrimoniale, représentait mal le projet national (Roy, 2004). Une demande similaire pour la partie située sur la côte de Beauport a aussi été envisagée, car la MRC ayant comme objectif lié à son plan de développement durable la « reconnaissance de la portée nationale de l'avenue Royale » (MRC Côte-de-Beauport, [2012] : 22), elle devait réaliser une étude à cet effet⁴. Or, ces mesures ne couvrent donc que partiellement cet axe, qui courait des deux côtés du fleuve, de Montréal à Saint-Joachim sur la rive nord, de Montréal à Saint-André-de-Kamouraska sur la rive sud (voir la figure 3 à la page 208).

⁴ Il semble que cette orientation, discutée lors du Forum sur le plan d'action, ne fasse plus partie des orientations retenues (MRC Côte-de-Beauport, « Suivi du Plan d'action et mise en œuvre des actions »).



Figure 3 : La route comme élément structurant du paysage. Vue aérienne du chemin Royal à Château-Richer, 2006. Les chemins structurent notre occupation du territoire. Ici, le chemin Royal a permis le développement de la côte de Beauport. On voit en arrière-plan la structure du parcellaire en rang héritée de la Nouvelle-France, soit des lots en longueur avec une courte façade donnant accès au chemin. Le long du ruisseau se trouve un moulin : ici, le moulin du Petit-Pré, présent sur le site dès 1695. En 1972, il est reconstitué tel qu'il était en 1763. Crédit : Alain Roy, 2006.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a innové en décrétant, en 2013, le chemin de la Côte-des-Neiges comme « chemin patrimonial reconnu » (Ville de Montréal, 2013). Ce statut, unique au Québec, est surtout de nature symbolique, mais il a été un levier puissant pour faciliter la mise en valeur du chemin dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal (Desloges, 2017 : 34).

Au réseau viaire comme tel se rajoutent les infrastructures ou bâtiments associés directement au transport. Trois éléments sont largement connus, soit les relais de poste, les maisons de péage et les bornes milliaires. Or, c'est plutôt par leur absence du Répertoire en tant que biens protégés que ceux-ci se distinguent.

Quelques bâtiments ayant servi de relais sont ainsi protégés ou inventoriés, dont le traitement reflète l'intérêt limité accordé à cette fonction liée au réseau viaire. D'abord, deux édifices protégés sont clairement associés à ce rôle de relais, soit le Relais de poste de Deschambault, classé en 2004 (RPCQ, « Relais de poste de Deschambault »; Girouard, 2003), ainsi que la maison Déry à Pont-Rouge, qui a aussi servi comme maison de péage (RPCQ, « Site patrimonial de pêche Déry »). Ensuite, on trouve également dans le Répertoire deux autres bâtiments identifiés comme relais de poste mais qui sont seulement inventoriés, soit l'ancien relais de diligence Clapham Corner à Saint-Jean-de-Brébeuf (RPCQ, « Ancien relais de diligence Clapham Corner ») et l'auberge Knowlton (RPCQ, « Auberge Knowlton »). Enfin, d'autres bâtiments ayant servi comme relais ont été inventoriés et intégrés au Répertoire, mais sans que cette dimension soit mise de l'avant, comme c'est le cas avec la Maison Gouin-Bureau, à Sainte-Anne-de-la-Pérade (RPCQ, « Maison

Gouin-Bureau »). D'autres inventaires ont signalé la présence de tels relais, mais sans qu'ils soient portés au *Répertoire* : c'est le cas, par exemple, de la maison Chartier à Champlain ou du relais du secteur Les Écureuils dans Portneuf (Patri-Arch, 2014 : 93). De même, on ne trouve que deux maisons de péage, dont seulement une est associée aux chemins, la maison Déry. Un piètre résultat si l'on considère que ces maisons ont été popularisées par plusieurs peintures de Cornelius Krieghoff, qui en fait une image iconique.

Ensuite, certains aménagements associés aux chemins sont toujours présents, quoique peu inventoriés. Ainsi, à Gatineau (Hull), la borne milliaire du chemin Britannia (Roy, 2015 : 164) constitue un rare témoignage matériel de la construction du chemin d'Aylmer (voir les figures 4a et 4b à la page 210). Quant aux portages, seul le site patrimonial du Portage à Gatineau figure au *Répertoire*. Or, si le site, 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 (RPCQ, « Site patrimonial du Portage »). Bien qu'il soit à l'origine du nom, le site du portage lui-même n'en fait pas partie. Pourtant, le second portage des Chaudières, un site à proximité, est toujours existant mais sans protection (voir figure 5 à la page 211). (Turcotte *et al.* 2020)

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 Craig. On y trouve aussi deux relais de poste classés (tous deux dans Portneuf), mais aucune infrastructure relative aux barrières à péage ou aux bornes milliaires, ni aucun sentier ou portage. C'est donc par ce qui n'y figure pas qu'il devient préoccupant : de nombreux chemins anciens qui sont connus et reconnus, tel le chemin Royal, en sont absents.

En vertu des mesures d'aménagement du territoire

Une autre façon de protéger les chemins anciens est par le biais des mesures d'aménagement du territoire. Depuis le début du millénaire, on assiste à une certaine intégration des trames viaires dans les schémas d'aménagement et plans d'urbanisme. Alors que la préoccupation pour les paysages humanisés se développe et que la perception de ce qu'est le patrimoine s'élargit, cette intégration est symptomatique d'une ouverture à une conception élargie du patrimoine. Cette « protection » demeure toutefois sujette aux préoccupations changeantes des autorités municipales.

Deux traits marquent cette intégration des chemins anciens aux dispositions d'aménagement. En premier lieu, bien que l'on reconnaisse l'apport des voies au paysage humanisé, et à cet égard on remarque au Québec deux approches différentes mais similaires, l'analyse et la reconnaissance du chemin lui-même comme patrimoine demeurent limitées. Par ailleurs, malgré ces dispositions d'aménagement, on ne peut que constater la capacité limitée de gestion des paysages et de mise en œuvre de ces mesures : entre la bonne intention et la réalité se dressent souvent des promoteurs.



Figures 4a et 4b : La borne milliaire (au centre) indiquait le premier mille de la route reliant Hull à Aylmer. Posée en 1820, il s'agit d'un rare vestige de borne subsistante au Québec. Depuis cette date, les plaques commémoratives en bronze ont disparues. Crédit : Alain Roy, 2012.

Du parcours au tracé

Si on examine le traitement accordé aux voies anciennes dans les documents d'aménagement du territoire, ou encore dans la gestion des sites patrimoniaux, on observe que ce sont surtout les tracés – ou trames – qui sont l'objet d'intérêt, de par leur fonction essentielle de structuration de l'espace habité. Or, on note au Québec deux tendances ou approches qui, si elles sont convergentes, réfèrent à des terminologies distinctes, appelées parcours directeurs dans l'est de la province ou dénommées tracés fondateurs au sud...

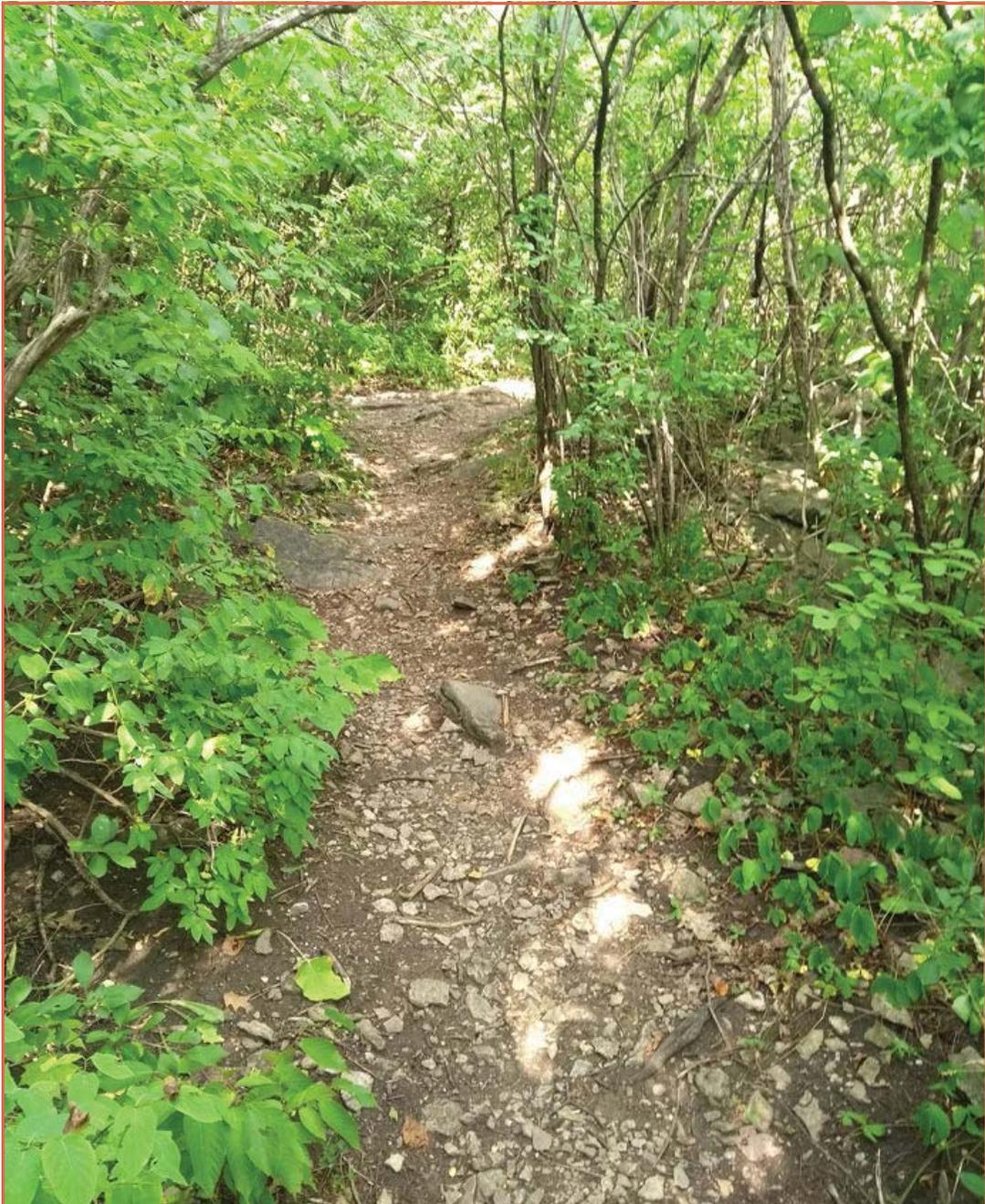


Figure 5: Sentier de portage à Hull (Gatineau). Le second portage des Chaudières est emprunté depuis le début la colonie et même avant. Un des rares à subsister, il est encore présent dans le paysage. Crédit : Alain Roy, 2019

Dans la région de Québec et plus généralement dans l'est de la province, on analyse la structure du réseau viaire en identifiant les parcours directeurs (ou parcours mères), les parcours d'implantation et ceux de raccordement. Cette terminologie est basée sur une approche analytique de la morphogenèse des territoires, telle que développée par Pierre Larochelle (Larochelle, 2013). Comme le rappelle Patri-Arch, le parcours mère est un

Chemin qui résulte de la nécessité de relier un pôle à un autre et dont le tracé précède l'usage bâti ou agricole du sol qui se développera dans ses marges. Les parcours mères, souvent sinueux afin de s'adapter à la topographie naturelle, correspondent aux voies les plus anciennes du territoire. (Patri-Arch, 2003 : 7)

Cette voie permet la mise en place d'une trame viaire par l'adjonction de voies d'implantation, généralement perpendiculaires aux parcours mères, et de voies de raccordement.

Cette approche du patrimoine et du paysage s'est traduite dans différents documents d'aménagement et de préservation, reflétant la diffusion de ce concept dans la région de Québec. C'est le cas notamment du *Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec*, adopté en 2005. On y identifie 20 parcours traditionnels qui « ont été le lieu d'implantation des toutes premières constructions sur le territoire. Il est donc normal qu'aujourd'hui, ceux-ci soient encore ponctués d'anciennes constructions » (Ville de Québec, 2005 : 156-159 et Carte 9, « patrimoine et paysage »). Ce concept de « parcours », on le retrouve dans d'autres documents d'aménagement de la région, notamment la MRC Côte-de-Beaupré. Il en est de même dans le *Schéma d'aménagement et de développement révisé* de la Ville de Québec, qui prévoit « la conservation des caractéristiques propres aux axes anciens, aux parcours mères ou aux parcours fondateurs » (Ville de Québec, 2019 : 98).

C'est aussi ce concept que reprend la Commission des biens culturels du Québec (CBCQ), maintenant Conseil du patrimoine culturel du Québec (CPCQ). Dès 2002, la Commission, dans le document *Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, définit comme « éléments relatifs à la morphologie urbaine » les éléments suivants « à l'échelle des parcours », soit particulièrement leur tracé (emprise, bandes de pertinence) et leur hiérarchie (CBCQ, 2002 : 67). Encore là, même s'il s'agit davantage de qualifier le cadre bâti, on y intègre tout de même les structures urbaines : ce sont les tracés, la trame, qui sont intégrés dans l'analyse et la préservation, sans nécessairement approfondir la valeur patrimoniale des chemins per se. Il résulte de ce cadre une intégration des parcours mères, d'implantation et de raccordement – et donc des voies anciennes – dans les plans de conservation des arrondissements historiques ou sites patrimoniaux.

Le cas le plus patent est celui du Vieux-Québec. Ainsi, le projet de plan de conservation spécifie que « les caractéristiques du réseau viaire sont principalement en lien avec la valeur urbanistique du site patrimonial. Elles sont également à

mettre en relation avec certains aspects de la valeur historique » (Québec-MCCQ, 2019 : 50). Le document – toujours à l'état de projet – propose comme orientations générales de préservation du réseau viaire de « conserver et mettre en valeur des caractéristiques historiques du réseau viaire du site patrimonial » et de « préserver la configuration historique du réseau viaire et respecter son rôle dans la structuration de l'espace ». Cela se traduirait plus spécifiquement par des mesures pour « favoriser le maintien de la hiérarchie des différents tracés et des proportions entre les [différents types] de parcours » et pour « conserver les caractéristiques historiques des différents types de parcours, telles que leur tracé, leur largeur et leurs types de matériaux » (Québec-MCCQ, 2019 : 118). Comme le patrimoine viaire est plutôt méconnu, il n'est pas étonnant que, lors des consultations sur le projet de plan, le CPCQ ait noté que « peu de citoyens ont commenté les orientations relatives au réseau viaire » (CPCQ, 2019 : 15), à l'exception de la Fédération Histoire Québec (FHQ), qui a mentionné les valeurs viaires dans son mémoire (FHQ, 2019 : 11) ou de Pierre Larochelle, qui s'insurgeait contre une utilisation erronée, selon lui, de la terminologie empruntée à la typomorphologie.

Par contre, dans le sud et l'ouest de la province, le concept de parcours mère est remplacé par celui de « tracé fondateur ». Il apparaît lorsque, dans le cadre de préparation du plan d'urbanisme de Montréal, sont réalisées, entre janvier 2003 et mai 2004, les études du patrimoine urbain des 27 arrondissements. On précise, dans le cadre méthodologique commun, qu'un volet sur les voies anciennes doit être incorporé. On y précise que celles-ci doivent s'appuyer sur une carte de 1834 qui « montre l'ensemble des tracés fondateurs qui serviront par la suite d'épine dorsale au développement des quartiers ». Si ces tracés vont subir d'importantes modifications, certaines sections présentent un intérêt particulier :

Parmi ces tracés fondateurs, nous avons sélectionné les tronçons qui présentent un intérêt patrimonial parce qu'ils relient toujours des bâtiments parmi les plus anciens de Montréal ou qu'ils sont bordés de bâtiments d'intérêt patrimonial. Ces tracés servent en quelque sorte de fil conducteur pour la compréhension du territoire. Ils permettent, entre autres, d'expliquer la présence d'un paysage rural ou de bâtiments anciens d'intérêt patrimonial qui apparaissent autrement un peu perdus dans la trame urbaine actuelle. En reliant différents éléments isolés, ces tronçons leur confèrent une importance accrue. (Ville de Montréal, 2005 : 15)

La traduction dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal correspond à cette approche. On y souligne ainsi que :

Les côtes et les montées établies aux xvii^e et xviii^e siècles constituent les premières voies de circulation du territoire montréalais. Certaines grilles de rues et d'autres éléments significatifs du tissu urbain montréalais témoignent encore de la persistance de ces tracés fondateurs et doivent faire l'objet d'une attention particulière. À cet effet, les secteurs d'intérêt patrimonial identifiés

(...) comprennent notamment les ensembles bâtis qui contribuent au caractère patrimonial de certains tronçons des tracés fondateurs. (Ville de Montréal, 2004 : 114)

Le concept connaît par la suite une diffusion élargie, tant parmi les autres villes sur l'île de Montréal que dans la région immédiate (Longueuil; Saint-Bruno; Repentigny; Bromont; Boisbriand; Terrebonne; Boucherville; La Prairie) que parmi d'autres villes plus éloignées (Saint-Hyacinthe; Sherbrooke; Valleyfield; et même Gatineau).

Cette différence terminologique résulte d'une différence d'approche. À l'est, l'analyse du développement de l'implantation humaine autour d'une trame s'appuie sur un cadre théorique, la typomorphologie. Au sud et à l'ouest, c'est à partir d'une analyse historique et empirique que le concept de tracé fondateur surgit. Cette différence sémantique, intéressante à noter pour ce qui a trait aux aires d'influence des différentes écoles d'analyse du paysage, convergent toutefois sur un aspect, la dimension paysagère de la trame viaire. En somme, à partir des années 2000, on reconnaît de plus en plus les trames comme éléments structurants du paysage humanisé et leur valeur propre comme élément patrimonial, comme c'est le cas de manière plus évidente avec le projet de plan de conservation pour le Vieux-Québec. Toutefois, ce sont plus généralement les tracés anciens qui trament le paysage contemporain qui ont retenu l'intérêt, laissant la question de la voie comme artefact patrimonial encore ouverte.

Le cas de la Ville de Gatineau comme exemple révélateur

La question qui se pose toutefois est jusqu'à quel point les villes vont mettre en œuvre ces mesures. Prenons le cas de la Ville de Gatineau comme exemple. Celle-ci étant située sur les bords de l'Outaouais, les voies de communication anciennes comprennent des portages (Turcotte, Roy et Côté, 2020) mais aussi une trame ancienne, notamment le chemin d'Aylmer, renommé Alexandre-Taché à Hull (Aldred, 1989; Bégin, 2005) et le chemin de la Montagne, renommé Gamelin dans le secteur de Hull (Roy, 2019).

Lors des consultations sur le plan d'aménagement de la Ville de Gatineau en 2013, la question du patrimoine viaire est soulevée par l'Association des résidents des Jardins Taché. Dans son mémoire, l'association souligne l'apport des chemins anciens comme éléments fondateurs du paysage considérant qu'« ils ont été indispensables à l'humanisation des paysages, rendant possible la transformation du territoire en espace humanisé », qu'ils « ont constitué – et constituent toujours – l'ossature sur laquelle le développement urbain s'est structuré et contribuent ainsi de manière marquée à la forme urbaine », et qu'ils sont

En relation étroite avec les perspectives et percées visuelles sur l'environnement : non seulement leur emplacement est parfois localisé en fonction des paysages sur lesquels ils permettent d'avoir un regard, mais ils sont également essentiels à cette consommation moderne des paysages. (Association des résidents des Jardins Taché (ARJT), 2013 : 4)

Quatre axes structurants sont ainsi identifiés par l'association, soit le chemin d'Aylmer; l'axe Gamelin/ chemin de la Montagne; le chemin Saint-Louis; et le chemin de Chelsea (aujourd'hui boul. Saint-Joseph). Le mémoire conclut :

En somme, la trame urbaine et sa morphogénèse – ou dit autrement, la structure sur laquelle se déploie la ville – constituent des facteurs historiques qui doivent être considérés dans le schéma d'aménagement, car ils permettent une intégration réelle et nécessaire du passé en tant que fondement d'identité locale à un développement futur harmonieux. (Association des résidents des Jardins Taché (ARJT), 2013 : 5)

Or, dans le Plan d'urbanisme adopté en 2005, la Ville de Gatineau n'identifie pourtant que seulement un « tracé fondateur », correspondant *grosso modo* au tracé de l'ancienne route 148 :

Le tracé fondateur qui longe les rivières des Outaouais et du Lièvre rassemble l'ensemble des points d'intérêt de la ville et met en lumière les différents foyers de l'occupation humaine d'origine. Empruntant le tracé des routes 148 et 309, il se veut le fil conducteur entre les noyaux urbains anciens d'Aylmer, de Deschênes, de Val Tétréault, de Hull, de Pointe-Gatineau, de Gatineau, de Cotéville, d'Angers, de Masson et de Buckingham. (Ville de Gatineau, 2005 (2020) : 1-15)

En vertu de ce plan d'urbanisme, la Ville entend « assurer une mise en valeur intégrée du tracé fondateur (noyaux villageois, patrimoine naturel et bâti et panoramas) »; « protéger et encadrer les vues sur les collines de la Gatineau et sur les rivières »; « favoriser l'accessibilité aux rivières et poursuivre l'aménagement public des rives »; ainsi qu'« accentuer les efforts de sensibilisation et de mise en valeur du patrimoine ». (Ville de Gatineau, 2005 (2020), 2-203 : 2-8)

On peut se demander, au vu des dernières années et des diverses mesures adoptées, comment elle entend faire respecter ces objectifs. De fait, la plus récente version du plan d'urbanisme a abandonné ces préoccupations patrimoniales en regard du paysage au profit d'une perspective de « densification » – lire bâtir en hauteur – dans des trames anciennes. Ce changement d'orientation met en lumière la fragilité d'une préservation du patrimoine et du paysage qui ne s'appuierait que sur des mesures d'aménagement.

La commémoration

La commémoration sous forme de monuments ou de plaques commémoratives est une façon de marquer le territoire et de faire état de ces voies anciennes, qu'elles soient subsistantes ou disparues du paysage.

Une recherche sommaire a permis d'identifier douze monuments et plaques reliés aux voies anciennes (voir tableau 1). Bien que relativement peu nombreuses, ces commémorations témoignent assez éloquemment de l'évolution des sensibilités historiques.

Tableau 2 : Commémoration des portages et chemins anciens au Québec⁵.

Sujet	Lieu	Sujet	Type	Titre officiel	Resp.	Année	Source
Portage de la Chaudière	Gatineau	P	P	Plaque du deuxième portage Chaudière	CLMHC	1954-1955	RPCQ
		P	C	Événement historique national des Portages de la Chaudière	CLMHC	1927	ADPF
		P	M	Monument Brébeuf		1926	Roy
		P	M	Monument des Pagaies		n.d.	(2015b)
Chemin du Portage Chemin Chambly	Notre-Dame-du-Portage	C	M	Monument du Portageur		1975	RPCQ
	Cabano	C	C	Événement historique national du Portage Témiscouata	CLMHC	1925	ADPF
Chemin Royal	Saint-Hubert	C	C	Événement historique national du Chemin Royal	CLMHC	1929	ADPF
Chemin Craig	Québec	C	P	Événement historique national du Chemin Royal	CLMHC	1927	ADPF
Côteau-du-Portage	Richmond	C	P	Événement historique national du Chemin Craig	CLMHC	1939	ADPF
Québec	Saguenay	P	M	Monument Côteau-du-Portage		1937	Ville de Saguenay
Boul. Saint-Laurent	Non précisé	C		Événement historique national de la construction de la route transcanadienne	CLMHC	2014	ADPF
	Montréal	C		Lieu historique national du Canada de La « Main »	CLMHC	1997	ADPF

On observe ainsi une première phase, concentrée autour des années 1920-1930. C'est à ce moment que sont dévoilées le plus grand nombre de plaques (Portage Témiscouata, 1926; Portages de la Chaudière, 1927; Chemin Royal, 1927; Chemin de Chambly, 1929; Chemin Craig, 1939), toutes apposées par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). C'est également à cette époque, marquée par la vague commémorative, que sont érigés deux monuments associés aux portages, soit le monument Brébeuf à Gatineau (Hull) en 1926 (voir figure 6) et le monument Côteau-du-Portage à Saguenay (Chicoutimi) en 1937. En somme, cette époque est marquée par une reconnaissance de la valeur historique de ces chemins – qui sont désignés comme événements d'intérêt national – et non de leur intérêt en tant que traces patrimoniales, alors que les messages commémoratifs

5 Valeurs des colonnes : SUJET : P pour portage et C pour chemin; TYPE : P pour plaque, C pour cairn et M pour monument; RESP. (responsabilité) : CLMHC pour Commission des lieux et monuments historiques du Canada; SOURCE : RPCQ pour *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* et ADPF pour *Annuaire des désignations patrimoniales fédérales*.



Figure 6 : Le Monument Brébeuf, installé en 1926, célébrait le passage du missionnaire et était localisé à proximité de ce qui était le « second portage des Chaudières », qu'il aurait emprunté.
Crédit : Alain Roy, 2020.

sont marqués par leur époque. Après une relative pause jusque dans les années 1990, alors que seulement deux plaques ont été apposées, les désignations récentes reflètent les préoccupations paysagères plus contemporaines, comme le rappelle la désignation de la « Main », le boulevard Saint-Laurent à Montréal, en 1997 et celle de la construction de la route Transcanadienne en 2014.

Deux autres dimensions sont également remarquables : tout d'abord, en ce qui a trait à l'objet commémoré, les portages constituent la moitié des sites commémorés, soit six sur douze. De plus, c'est l'unique forme de rappel mémoriel dans le paysage desdits portages, tant à Gatineau (quatre rappels commémoratifs) qu'à Saguenay ou encore, à tort, à Notre-Dame-du-Portage. Le second aspect concerne les acteurs : si la moitié des désignations proviennent de la CLMHC, l'autre partie relève plutôt d'acteurs locaux. À l'évidence, le gouvernement du Québec en est absent...

Quoi qu'il en soit, comme ailleurs, la plupart des plaques commémoratives ont été subtilisées ou retirées, ce qui a parfois suscité une réaction des acteurs locaux. Ce fut le cas notamment à Gatineau, sous l'impulsion de Michel Prévost (Duquette, 2017), ou à Saguenay, où l'historienne Russel-Aurore Bouchard s'est plainte de la négligence de l'entretien du monument (Belley-Murray, 2015).

La mise en valeur et l'interprétation

Bien que la connaissance des vestiges concrets soit plutôt limitée, l'intérêt public est par contre certain. En témoignent les nombreux efforts des acteurs locaux, citoyens, associations et même parfois administrations locales ou régionales pour mettre en valeur ces portions importantes du patrimoine qui structurent le paysage québécois.

Centres d'interprétation

La forme la plus durable – et marquante – est certainement celle des centres d'interprétation, des infrastructures permanentes qui accueillent le public dans un espace dédié présentant de l'information sur les chemins ou portages d'un territoire donné. Le nombre limité et leur évolution fragile, malgré l'investissement des acteurs locaux, témoignent à la fois de la connaissance limitée de cette dimension du patrimoine et de l'importance d'une approche plus structurante.

Au Québec, sur un total de 136 centres d'interprétation (Québec vacances, 2020), nonobstant la pandémie, un seul est actuellement en activité, le Centre d'interprétation du chemin Kempt. Situé à Ristigouche Sud-Est en Gaspésie, le centre ouvre ses portes en 2000 dans l'église St. John United. Mis sur pied par l'association Héritage Chemin Kempt, un regroupement de bénévoles, on y trouve une exposition sur le chemin et son histoire. Le centre propose aussi un ensemble de publications sur le sujet, dont un guide du marcheur. Il a également inauguré un Parc des bâtisseurs en 2018, sur le site de la paroisse disparue (Heritage Chemin Kempt). De manière significative, l'étude de potentiel archéologique de la MRC de Matapédia, réalisée en 2014, accorde un intérêt certain à cette voie (Ruralys, 2014a).

Outre celui du chemin Kempt, trois autres centres ont été ouverts ou sont encore à l'état de projet.

Sur le chemin Royal, d'abord, un centre d'interprétation dont l'ouverture fut annoncée en grande pompe est aujourd'hui fermé. Il portait pourtant sur cette route, la plus renommée du Québec. En effet, fort de la désignation du chemin en route touristique en 1999, le Centre d'interprétation du chemin du Roy à Deschambault est inauguré le 7 octobre 2010. Occupant des locaux mis à la disposition de la MRC de Portneuf par Hydro-Québec dans les années 1980, Culture et patrimoine Deschambault-Grondines est alors mandaté par la corporation Vigie Saint-Laurent et le conseil municipal de Deschambault-Grondines pour réaliser ce projet de mise en valeur (Roberge, 2010). Il présente un ensemble de dispositifs d'interprétation sur le chemin, son tracé et son histoire, auquel se rajoutent six panneaux *in situ* ainsi que la publication d'une brochure identifiant les segments authentiques qui subsistent dans les villages (Martin, 2011). On y adjoint des audioguides en 2014. Le projet

se termine cependant en 2018, lorsque la municipalité de Deschambault-Grondines refuse de renouveler le bail ou d'acquiescer le bâtiment qui, selon elle, devait lui être cédé gratuitement. De plus, pour la municipalité, « ce dernier projet annoncé en grande pompe en 2010 a fait long feu » (Paquin, 2018), ne produisant pas l'effet escompté.

Deux autres projets sont à l'étude ou en cours de réalisation. Et tous deux concernent le chemin du Portage entre Rivière-du-Loup et le lac Témiscouata.

Il y a d'une part les actions entreprises par le ministère des Transports (MTQ). À la suite du rapport historique de 2002 (Roy, 2002), des fouilles archéologiques ont confirmé la présence de vestiges (Ethnoscop, 2007; Ruralys, 2011). Ces derniers ont fait l'objet de mise en valeur par le MTQ : d'une part, un ponceau a été construit afin de préserver le passage du chemin sous l'autoroute 85; d'autre part, dans la perspective d'apposer des panneaux d'interprétation, une étude a été sollicitée (Ruralys, 2014a), mais elle est restée sans suite. Par contre, en novembre 2017, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un Centre d'interprétation de l'autoroute Claude-Bécharde et ses origines, le tout accompagné d'une subvention de 1,5 million de dollars, pour un bâtiment qui serait érigé à Témiscouata-sur-le-Lac (Dumas, 2017). Critiqué comme manœuvre politique libérale, le projet reçoit finalement le feu vert en mars 2019 (Drouin, 2019). Incorporé dans d'autres bâtiments publics impliquant un investissement municipal, il a été relancé en 2020 mais, à la suite de l'opposition de citoyens, est soumis à un référendum tenu en novembre 2020 (Pelletier, 2020).

D'autre part, le milieu du patrimoine de la région du Témiscouata s'est mobilisé au cours des dernières années pour tenter de valoriser le chemin. C'est d'abord l'association Patrimoine et culture du Portage de Notre-Dame-du-Portage qui, à partir de 2013, présente des animations sur le chemin dans son lieu d'interprétation (Patrimoine et culture du Portage, « histoire et chronologie »). Un rapport sur sa mise en valeur est sollicité (Groupe GID design, 2017); le rapport est complété par un travail de géolocalisation (Rioux, 2017). En 2019, l'Association patrimoniale du chemin du Portage (APCP) prend le relais pour poursuivre les efforts de valorisation (Anonyme, 2019).

Bien sûr, un certain nombre de musées ou centres d'interprétation peuvent présenter une partie d'exposition, qu'elle soit permanente ou temporaire, sur la façon de marquer le territoire pour s'y mouvoir, mais cela reste souvent limité au transport ou au paysage, et ne porte que rarement sur le chemin comme patrimoine, ce qui, à toutes fins utiles, laisse un angle mort de la mémoire, en quelque sorte.

Circuits, brochures et sites web

Le développement de projets d'interprétation du patrimoine bâti puis du paysage a donné lieu depuis les années 1980 à un foisonnement de circuits d'interprétation. Ceux-ci sont proposés sous toutes sortes de formes, du format papier traditionnel, dépliant ou brochure, à l'application web en passant par les sites Internet. Cet intérêt est indéniable. Parmi eux, quelques-uns s'articulent autour de vieux chemins, ou de

voies réputées telles. C'est le cas, par exemple, du circuit *Sur la route des diligences* dans la MRC de Memphrémagog représenté ici par la figure 7 (Bergeron Gagnon, 2001). De manière générale, toutefois, ces circuits présentent un lien plutôt ténu avec le chemin en tant qu'artefact. En effet, soit qu'on utilise la « notoriété » d'un vieux chemin – en nommant ainsi le circuit – pour donner accès au patrimoine bâti qui le borde sans accorder attention à la trace viaire, soit qu'on y présente un historique général du chemin, sans en valider la qualité dans le paysage réel.

Quelques projets toutefois ont tenté d'aller plus loin. C'est le cas du *Parcours riverain*, défini comme « une route historique riveraine de 180 km à Montréal ». Le circuit, inauguré en 2013, fait suite à un projet mené en collaboration entre la Ville de Montréal et le Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal. Articulé autour des chemins anciens, il « met en valeur le patrimoine des rives de Montréal par le regroupement thématique ou géographique de leurs attraits, afin de les rendre plus éloquents » (Ville de Montréal, « Parcours riverain »). Le site web est richement documenté, mettant à disposition des pages d'information, des jeux de données



Figure 7 : Brochure du circuit *Sur la route des diligences*.

ouvertes, un glossaire, une carte et même une application. Le site y fait la part belle à l'histoire des chemins et sur les 1 175 sites d'intérêt recensés, 60 concernent des tracés. Cependant, l'authentification de ces tracés est restée sommaire, faute d'études conséquentes sur leur évolution physique et leur valeur patrimoniale *per se*.

D'autres efforts de valorisation ont non seulement fait connaître un chemin ancien et son patrimoine environnant, mais ont aussi mené à des actions d'identification et de préservation de portions authentiques. C'est le cas du chemin Craig-Gosford, une voie historique érigée au XIX^e siècle (Corporation des chemins Craig et Gosford, « Chemins Craig et Gosford »). À la suite du lancement d'un circuit de découverte en 1999, la corporation est créée l'année suivante. Le circuit prendra de l'expansion à travers le temps, passant de quatre à douze municipalités participantes, couvrant près de 200 kilomètres courant à travers deux régions et trois MRC. La mise en valeur *in situ* a consisté à aménager des infrastructures (aires de repos, haltes, belvédères), à installer des panneaux d'interprétation historique et à restaurer certains sites patrimoniaux. De plus, le site web propose, outre de la documentation historique et cartographique, une variété d'activités (rallye, baladodiffusion...). Il est intéressant de noter qu'en parallèle des efforts ont été faits, du moins localement, pour identifier, protéger et interpréter les traces subsistantes dans le paysage. Ainsi, outre la citation d'une portion du chemin à Saint-Sylvestre (voir supra), l'étude sur le paysage de la MRC de Lotbinière y accorde une importance certaine (Ruralys, 2013).

Un autre exemple concerne le chemin Royal, pour lequel des efforts de mise en valeur débutent dès les années 1980. Dans la foulée de la création de la route touristique (voir infra), cependant, des efforts particuliers vont être faits dans la MRC de Portneuf pour identifier, autant que faire se peut, les vestiges du chemin initial, en particulier au sein des noyaux villageois. Une brochure met alors en valeur ces portions plus authentiques du chemin emprunté ou non par la route touristique (Vermette, 2010).

Routes touristiques

Tablant sur la popularité des circuits de découverte, le gouvernement du Québec va mettre en place au cours des années 1990 une politique de signalisation de « routes touristiques » (Roy, 2002), à laquelle contribue le projet pilote de signalisation touristique du chemin du Roy, mis en place entre 1996 et 1999. Abordée davantage dans une perspective de valorisation touristique, la politique adoptée définit ainsi une route touristique 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. On y trouve également une variété de services complémentaires. (...) La route touristique permet d'être en contact avec le patrimoine d'une région, qu'il soit culturel, historique ou naturel, et sert de lien entre les différents sites distinctifs qui la composent. (Ministère du Tourisme et Ministère des Transports, 2006 : 6)

Une vaste littérature a abordé ce phénomène mondial⁶. Pour certaines de ces routes, cette désignation devient un incitatif au voyage et à la découverte du patrimoine, mais elle est également source de confusion sur les tracés de chemins anciens.

Prenons le cas par exemple de la route touristique du chemin du Roy et de son lien avec le chemin originel (Roy, 2020). Tout d'abord, la route touristique est associée à une portion considérablement réduite de l'empreinte réelle du chemin Royal dans le paysage : si la route touristique s'étend de Repentigny à Québec sur la rive nord, le chemin ancien se rendait sur la rive nord de Québec à Saint-Joachim⁷ et sur la rive sud de Longueuil à Saint-André-de-Kamouraska. Ensuite, on estompe généralement la distinction entre la route nationale (route 2 renumérotée 138) et les vestiges réels du chemin existant à la fin de la Nouvelle-France. On s'appuie alors davantage sur ce qu'a évoqué le passage de De Gaulle en 1967 (Roy, 2020). Certes, des efforts locaux ont été faits pour mettre en valeur certains segments, notamment dans les cœurs villageois, mais ils restent à la marge du projet de valorisation, qui englobe tant l'itinéraire culturel comme tel – défini ici comme les ressources qui mettent en valeur le thème retenu – que les diverses ressources d'hébergement ou de restauration, et autres lieux culturels qui ne sont pas directement liés au thème de la route. La fermeture du centre d'interprétation en est un témoin éloquent.

Une telle valorisation touristique a pour objectif d'attirer une importante clientèle le long du chemin, mais au-delà de cette dimension économique, on peut se demander, avec Martin Drouin, si cette route « a [juste] un nom ou une histoire ? » (Drouin, 2006). Cette interrogation porte effectivement sur la relation que la route touristique entretient avec le paysage et le patrimoine qu'elle permet d'apprécier. Si la valorisation de sites via ces circuits est effective, on peut noter toutefois la confusion créée entre la route touristique et la trace qu'elle est supposée représenter, car la qualité patrimoniale du chemin reste encore à être reconnue et valorisée adéquatement. En somme, bien qu'évoquant l'imaginaire du « vieux chemin », cette valorisation principalement économique en brouille la compréhension...

Conclusion : des enjeux majeurs pour favoriser une pleine reconnaissance

Quel bilan tirer de ce tour d'horizon? De prime abord, on ne peut que constater un intérêt limité, des connaissances partielles et une certaine confusion dans la mise en valeur des chemins anciens. En effet, sur le plan des connaissances, malgré certains travaux – davantage historiques – on n'a tout de même qu'une connaissance limitée de l'évolution de la trame viaire dans son ensemble, en encore moins des traces qui en subsistent. L'absence de véritables désignations patrimoniales, à la seule exception de l'ancien chemin Craig à Saint-Sylvestre, et un nombre de commémorations plutôt limité témoignent, pour leur part, de la faible reconnaissance de la valeur

6 Il n'entre pas dans le cadre de cet article de revenir sur le phénomène dans son ensemble (voir notamment Boudreau et Marcotte, 2015), mais plutôt d'y observer l'adéquation – ou non – entre la route touristique et le tracé ancien.

7 Les règles du programme ont imposé que le segment de Québec à Saint-Joachim soit partie d'une autre route touristique, la route de la Nouvelle-France.

patrimoniale des voies anciennes. Finalement, en ce qui a trait à la mise en valeur, plusieurs brochures, circuits et sites web présentent des territoires à découvrir autour d'un chemin ancien, mais en mettant l'accent sur le paysage et le patrimoine environnant, sans nécessairement faire état de la voie elle-même.

Cet état des lieux nous amène à une question centrale : quel en est l'intérêt? En effet, on pourrait toujours penser que les trames viaires sont des aménagements qui témoignent du passé, mais qu'elles n'ont peut-être qu'un intérêt scientifique ou architectural limité. Si on ne considère que l'objet lui-même, quelle importance doit-on alors accorder aux chemins anciens?

Or, c'est dans la perspective paysagère que la trame viaire prend tout son sens. En effet, comment peut-on considérer un paysage humanisé sans en envisager toutes les composantes et, dans le cas qui nous occupe, celle qui a permis cette humanisation du territoire? Dans une perspective globalisante, les chemins anciens permettent ainsi de saisir la « construction » de ce paysage humanisé, sa morphogenèse. Mais, ce faisant, les trames anciennes ont également valeur de témoignage des techniques et méthodes utilisées pour assurer la circulation des biens et personnes, ce qui inclut également les infrastructures d'accompagnement. Bien sûr, le caractère évocateur des « vieux chemins » qu'on emprunte pour se balader, hors des autoroutes et voies rapides, est aussi un élément-clé du rapport qu'ils permettent avec le paysage humanisé, celui de « consommer » en quelque sorte les paysages culturels.

Il n'en demeure pas moins que des enjeux importants doivent être considérés si l'on veut favoriser une meilleure intégration du patrimoine viaire tant aux considérations patrimoniales de notre époque qu'à notre rapport avec les paysages humanisés.

Le premier enjeu concerne notre capacité à distinguer le vrai du faux. En effet, notre perception du paysage, tout autant que la capacité d'évocation de ce dernier – un vieux sentier peut sembler intemporel –, rend difficile le départage, sans autres indices, entre le perçu et le réel. Il faut donc se méfier de ce caractère évocateur, parfois mythique, pour plutôt favoriser une connaissance réelle, qui s'appuie notamment sur des preuves tangibles et stables grâce à une reconnaissance sur le terrain et une recherche appropriée. Cette démarche inclut une réflexion sur ce qui définit un chemin ancien comme patrimonial. En effet, si on connaît bien les caractéristiques qui font d'un bâtiment ou d'un site un objet patrimonial, un tel chantier permettrait de définir quelles seraient ces caractéristiques pour un chemin ancien patrimonial, intégrant son tracé, sa méthode de construction, sa valeur symbolique et sa relation au paysage dans une approche validée scientifiquement. De même, il faudrait, dans cette réflexion, aborder la question de l'authenticité et considérer son caractère évolutif, car un chemin ancien, ou à tout le moins son tracé, peut être réinséré dans le réseau viaire contemporain avec des transformations plus ou moins importantes.

Pour ce faire, il serait de mise de se doter de guides ou coffres à outils. Ceux-ci permettraient de guider la recherche, tant historique que sur le terrain, et de fonder sur des critères précis l'évaluation patrimoniale de chemins anciens. Ils comprendraient des définitions, un formulaire et un guide pour le remplir, à l'exemple du *Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec* (MTQ, 2011) et de la « Grille d'évaluation de l'indice patrimonial d'un pont » qui l'accompagne⁸. Ces instructions seraient accompagnées éventuellement des normes québécoises en la matière. Ces outils seraient utiles, par exemples, pour aider à déterminer si c'est un tracé fondateur ou un parcours mère qu'il faut préserver ou plutôt un tracé moins ancien mais plus structurant. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un tracé originel doit être remplacé par un nouveau qui lui a perduré jusqu'à aujourd'hui, le premier étant sujet aux intempéries, aux inondations, aux glissements de terrain, etc. Ces outils devraient être accompagnés d'un inventaire qui permettrait de mieux appréhender le développement de la trame viaire dans son ensemble, de favoriser la diffusion de méthodologies pertinentes, de rendre possibles des comparaisons entre chemins de la même période et de susciter l'engagement tant des bénévoles que des professionnels.

Ensuite, et c'est là notre second enjeu, il faut se donner les moyens de procéder à cette analyse, et ce par le développement d'une expertise spécifique. À l'exemple de ce qui s'est fait en Suisse ou aux États-Unis, un savoir spécialisé et multidisciplinaire est requis pour reconnaître, préserver et valoriser ces traces de l'expérience humaine au Québec. Cela permettrait de réaliser l'analyse matérielle des traces (formes des chemins, techniques de construction), de favoriser leur préservation et leur intégration dans l'ensemble du paysage québécois. En ce sens, un inventaire serait utile pour guider la prise de décision tant en termes de préservation (patrimoine culturel) que d'aménagement, à l'échelle du Québec et des municipalités.

Un troisième enjeu, auquel ont grandement contribué les Journées d'échange, est celui de la reconnaissance de la valeur et de l'intérêt des chemins anciens afin d'en assurer la préservation et la valorisation. Si, au final, on doit observer une connaissance limitée de cette composante fondamentale du paysage, il importe de manière pressante d'en faire connaître et reconnaître les caractéristiques. De même, on a vu, à travers cet article, qu'existent diverses méthodes de reconnaissance ou de désignation patrimoniale. Il faut cependant que celles-ci dépassent les vœux de bonnes intentions, car il existe souvent une différence majeure entre discours et réalité. Et c'est aussi le cas en ce qui a trait aux routes touristiques, qui souvent ne se distinguent pas des trames patrimoniales subsistantes, car une véritable sensibilisation à la trace patrimoniale, qui doit être préservée et qui structure le paysage, serait à coup sûr une amélioration de sa valorisation touristique.

⁸ <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fr/cgi/mint.cgi/eva-patriGrille2011?nom=eva-patriGrille2011.xls>.

Au final, toute approche sérieuse de la protection de nos paysages ne peut faire abstraction du rôle structurant des chemins anciens. Cette responsabilité de société, elle nous incombe à tous, car il va de l'intérêt de la population à identifier, à faire reconnaître et à assurer la préservation des chemins anciens. Sans l'appui de la population, les divers gouvernements ne se sentiront pas interpellés. C'est aussi et surtout un engagement plus clair des autorités gouvernementales en matière de patrimoine qui est sollicité. Si on veut vraiment aborder le paysage humanisé comme patrimoine, on doit accorder attention à ses composantes, dont les chemins comme éléments structurants. Certes, la responsabilité première en matière de protection du patrimoine relève du ministère de la Culture et des Communications du Québec, alors que le gouvernement du Canada, par les actions sur ses propriétés et par les désignations commémoratives, peut également favoriser une reconnaissance de cette dimension de paysage humanisé. C'est également un rôle qui revient au ministère des Transports, dont la responsabilité est considérable mais dont l'action très circonscrite relativement aux chemins anciens ne peut être passée sous silence. Au final, il nous faut espérer que, dans une approche globale du paysage, les autorités gouvernementales et municipales prendront acte de la valeur des voies anciennes comme une de ses composantes essentielles, et prendront des mesures dans un secteur patrimonial qu'ils ont plutôt ignoré jusqu'ici et qui est particulièrement menacé par le type de développement urbain appliqué généralement au Québec.

Références

- Anonyme (2019), « Mise en valeur du chemin du Portage », *Info-Dimanche*, 26 mai 2019 <https://www.infodimanche.com/actualites/actualite/363929/mise-en-valeur-du-chemin-du-portage>
- Aldred, Diane (1994), *Le Chemin d'Aylmer/The Aylmer Road.*, Association du patrimoine d'Aylmer, 256 p.
- Association des résidants des Jardins Taché (ARJT) (2013), « Aménageons un futur qui intègre le passé. À propos du premier projet du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Gatineau », mémoire de 2013, 7 p.
- Balac, Anne-Marie (2019), « La trame d'un très vieux Montréal », dans Anne-Marie Balac, Christian Roy, Roland Tremblay, *Terre : l'empreinte humaine. Archéologie du Québec*, Montréal, Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal/les Éditions de l'Homme, 2019, p. 55.
- Bégin, Richard M (2005) « Le chemin et le « port » d'Aylmer : la voie de l'Outaouais supérieur », *Histoire Québec*, 11, 1 (2005), p. 4–11
- Belley-Murray, Katerine (2015), « Un monument historique enseveli sous les arbres », *Le Quotidien*, 14 mai 2015, <https://www.lequotidien.com/actualites/un-monument-historique-enseveli-sous-les-arbres-5010c5fd5ba4cb8e537e06e5fe6e2d88>
- Bergeron Gagnon, Inc. (2001), *Sur la route des diligences : à la découverte de la MRC de Memphrémagog*. Magog, Municipalité régionale de comté de Memphrémagog, 2001. 12 p.
- Bourdeau, Laurent et Pascale Marcotte, dir. (2015), *Les routes touristiques*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2015, 254 p.
- Commission franco-québécoise sur les lieux de mémoire communs (CFQLMC), « Un segment « authentique » du chemin du Roy », dans Commission franco-québécoise sur les lieux de mémoire communs, *Des lieux de mémoire communs au Québec et à la France. Pour assurer un avenir au passé*, Québec, Musée de la civilisation, septembre 2005, 108 p. <https://www.cfqlmc.org/pdf/AssurerAvenir.pdf>
- Commission des biens culturels du Québec (2002), *Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002, Coll. Réflexion, 87 p.
- Commission du patrimoine culturel du Québec (2019), *Plan de conservation du site patrimonial du Vieux-Québec*. Rapport de consultation, août 2019, 60 p.
- Corporation des chemins Craig et Gosford, « Chemins Craig & Gosford », <https://www.craig-gosford.ca>.
- Corriveau, Jeanne (2017), « De la mémoire sous l'asphalte », *Continuité*, 153 (2017), 18–21.
- Desloges, J. (2017), « Cap sur jadis », *Continuité*, 153 (2017), 32–34.
- De Varennes, Philippe (1993), « Étude de potentiel avec inventaire dans le comté de Kamouraska. Bas-Saint-Laurent. Été 1992 », 1993, 120 p.

Dorion, Nicole (1999), « 4590. Routes et voies publiques », dans Paul Bernard, Nicole Dorion, Michel Jobin, Daniel Lauzon (Daniel Lauzon, dir.) *Bilan du patrimoine. Transport, communication et services publics : Série 4000. Fonction commerciale : Série 5000*, Québec, Publications du Québec, Coll. Dossiers patrimoine no 104, 1999, 216 p.

Drouin, François (2019), « Feu vert pour le projet d'aréna à Témiscouata-sur-le-Lac », *Info-Dimanche*, 18 mars 2019.

Drouin, Martin (2006), « Cette route a-t-elle un nom ou une histoire ? », *Téoros, revue de recherche en tourisme*, 25, 3 (2006), p. 73–76.

Dumas, Jasmin (2017), « 1,5M\$ pour le Centre d'interprétation de l'autoroute Claude-Bécharde » TVA CIMT-CHAU nouvelles, 14 novembre 2017.

Duquette, Patrick (2017), « L'histoire qui s'efface », *Le Droit*, 24 août 2017.

Ethnoscop (2006), *Étude sur l'histoire et le patrimoine de la MRC de Roussillon*, 2006, 122 p.

Ethnoscop (2007), *Chemin du Portage. Site archéologique CkEf-9. Inventaire archéologique (automne 2005)*, Ministère des Transports du Québec/Consortium BPR/CIMA+, rapport inédit, 2007, 69 p.

Ethnotech Inc. (1987), *Évaluation d'un tronçon de la route 132 : Saint-Nicolas*, Québec, ministère des Affaires culturelles, direction régionale de Québec, 1987, 177 p.

Fédération Histoire Québec, *Mémoire de la Fédération Histoire Québec concernant le Plan de conservation du site patrimonial du Vieux-Québec, présenté au Conseil du patrimoine culturel du Québec*, avril 2019, 15 p.

Frère Marie-Victorin (1918), « Le Portage du Témiscouata. Notes critiques et documents pour servir à l'histoire d'une vieille route coloniale », *Mémoires de la Société royale du Canada*, XII (1918), t. I, p. 55-93.

Gagnon, Ghislain (2020), « Les voix de communication du Témiscouata : l'autoroute 85 à la croisée des chemins », *Histoire Québec*, 25,4 (2020), p. 32-35.

Girouard, Guylaine (2003), *Le relais de poste de Deschambault : au coeur des réseaux de communication et de transport*. Québec, 2003. s.p.

Groupe GID Design (2017), *Patrimoine et culture du Portage. Mise en valeur du chemin du portage. Étude de faisabilité technico-économique*. Rapport final, 6 novembre 2017, 97 p.

Héritage Chemin Kempt (2020), <https://heritagecheminkempt.com/>, consulté le 13 septembre 2020

Hindle, Brian Paul (1993), *Roads, Tracks and Their Interpretation*, London, B. T. Batsford, 1993, Series Know the Landscape, 160 p.

Intermesh (2013), *Archeological Assessment of the Little Chaudière Portage, Val Tetreau Sector, City of Gatineau*, Ottawa, 2013.

Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (1999), Manuel méthodologique, Université de Berne/ViaStoria 1999, 104 p.
https://www.ivs.admin.ch/images/dienstleistungen_FR/MHB_fr_methodologique.pdf.

Références (suite)

Lambert, Maude-Emmanuelle (2014), « À travers le pare-brise : la création des territoires touristiques au Québec et en Ontario (1920-1967) », Ph. D. (histoire), Université de Montréal, 2014, 379 p.

Langevin, Érik (2020), « Ledit « Sentier des Jésuites » ou quand la réalité confronte l'imaginaire », *Histoire Québec*, 25, 4 (mars 2020), p. 5-7.

Larochelle, Pierre, « Annexe V: Larochelle, Pierre. Extraits de notes de recherche sur La morphogenèse des milieux bâtis: une discipline scientifique vouée à l'étude des processus de genèse et de transformation des établissements humains ». Document inédit, p. 5-10, dans « Le plan de conservation des grands domaines de Sillery: fondements théoriques confus et prescriptions absurdes motivées par des jugements de valeur impressionnistes », mémoire soumis en mars 2013. www.cpcq.gouv.qc.ca/fileadmin/user_upload/biens-culturels/Memoires/Pierre-Larochelle_Part3.pdf

Lefebvre, Louis (2008), *Le Sentier des Jésuites, 1676-1703 ou le Maître-Sentier des Innus-Montagnais de Québec au lac Saint-Jean*, Montréal, Éditions Histoire Québec, 2008, 316 p.

Linteau, Paul-André (2019), « La rue montréalaise, miroir de la ville », dans Joanne Burgess et Paul-André Linteau, dir., *Histoire et patrimoine. Pistes de recherche et de mise en valeur*, Québec, Presses de l'Université Laval, coll. « Chaire Fernand-Dumont sur la culture », 2019, 246 p.

Id. (2010), *La rue Sainte-Catherine. Au coeur de la vie montréalaise*, Montréal, Éditions de l'Homme, 2010, 240 p.

Marriott, Daniel (2004), *From milestones to mile-markers : understanding historic roads*, National Trust for Historic Preservation, 2004, 216 p.

Id. (1997), *Saving Historic Roads: Design and Policy Guidelines*, Preservation Press, 1997, 256 p.

Martin, Johanne (2011), « Il était une fois... le chemin du Roy », *Le Soleil*, 26 juin 2011.

Massé, Jean-Claude (2017), *Le Témiscouata. De la Préhistoire à la Confédération*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2017, 454 p.

MRC Côte de Beaurpré, « Suivi du Plan d'action et mise en œuvre des actions », [mise à jour été 2014], http://www.mrccotedebeaupre.com/developpementDurable/suivi_plan_action.shtml, consulté le 22 mars 2020.

MRC Côte de Beaurpré, *Planification stratégique de développement durable étape 4 – plan d'action. Cahier du participant – Plan d'action détaillé* [2012], 38 p.

MRC de Drummond (2016), *Pensez archéologie ! Guide de connaissance et de sensibilisation à l'archéologie de la MRC de Drummond*, 2016, 88 p.

Marie-Victorin, frère (1918), « Le portage de Témiscouata. Notes critiques et documents pour servir à l'histoire d'une vieille route coloniale ». *Mémoires de la Société royale du Canada*, XII (mai 1918), 55-93.

Morissonneau, Christian (2002), *Le Chemin du Roy. Construction, tracé, transport public. Demande de classement d'un segment originel du chemin*. Avril 2002.

Morissonneau, Christian (n.d.), « Le chemin du Roy, entre Québec et Montréal », *Encyclopédie de l'Amérique française*, http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-522/Le_chemin_du_Roy_entre_Qu%C3%A9bec_et_Montr%C3%A9al.html

Nadeau, Jean-François (2020), « La Loi sur le patrimoine culturel sera rénovée », *Le Devoir*, 26 octobre 2020
<https://www.ledevoir.com/culture/588469/quebec-la-loi-sur-le-patrimoine-sera-renovee>

Paquin, Denise (2018), « Le Centre Hydro-Québec à Deschambault-Grondines, c'est terminé », *Le Courrier de Portneuf*, 19 janvier 2018.

Patri-Arch (2014), *Inventaire du patrimoine bâti portneuvois, Tome 2. Caractérisation des municipalités*, août 2014, 312 p. http://www.notrepanorama.com/uploads/Rapport_Volume2_Ecran_140822.pdf

Patri-Arch (2003), *Connaissance du Mont-Royal : le bâti - Rapport final*, 2003, 28 p.

Provost, Honorius (1968), *Le grand chemin de la Beauce*, Québec, Société historique de Québec, 1968, 27 p.

Québec, *Banque de données des statistiques officielles sur le Québec* (BDSO) (2020), « Longueurs itinéraires, réelles et pondérées du réseau routier sous la gestion du ministre des Transports, selon les différentes classes de routes, Québec, 2018 »
https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken213_afich_tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERUMH PLO55-139986746056Z7OM&p_lang=1&p_m_o=MTQ&p_id_ss_domn=718&p_id_raprt=249#tri_annee=194&tri_hierc=1

Québec, ministère de la Culture et des Communications (MCCQ) (2019), *Projet de plan de conservation du site patrimonial du Vieux-Québec*, Québec, 2019, 149 p.

Québec, ministère de la Culture et des Communications, *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* (RPCQ), (2020). Les pages suivantes ont été consultées : « Recherche – Patrimoine immobilier »; « Ancien relais de diligence Clapham Corner »; « Auberge Knowlton »; « Chemin Royal »; « Ancien chemin Craig »; « Chemin à traction chevaline »; « Maison du percepteur des péages »; « Maison Gouin-Bureau »; « Relais de poste de Deschambault »; « Site du patrimoine de Saint-Nicolas »; « Site patrimonial de pêche Déry »; « Site patrimonial du Portage ».

Québec, Ministère des Transports (MTQ) (2005), *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale*, 2005, 23 p.

Québec, Ministère des Transports (2011), *Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec*, Québec, Publications du Québec, 94 p.

Québec, Ministère des Transports (MTQ) (2011), « Le réseau routier québécois, Contexte, bilan et perspectives » 2011, 40 p.
<https://www.cpq.qc.ca/wp-content/uploads/files/conferences/2011/presentation150911b.pdf>

Québec, Ministère du Tourisme et ministère des Transports du Québec (2006), *Politique de signalisation touristique. Routes et circuits touristiques*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports, 2006, 42 p.

Québec, Ministère de la Voirie, *Rapport annuel de 1925*, Québec, Proulx, 1925.

Références (suite)

Québec vacances (2020), « Centres d'interprétation au Québec », https://www.quebecvacances.com/activites/attractions_centre-interpretation, consulté le 7 novembre 2020.

Parcs Canada, *Annuaire des désignations patrimoniales fédérale*, https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/default_fra.aspx

Parcs Canada (2006), *Répertoire canadien des lieux patrimoniaux. Manuel de normes de documentation*, Direction du Programme des lieux patrimoniaux, Direction générale des lieux historiques nationaux, Parcs Canada, Août 2006, 87 p.

Patrimoine et culture du Portage, « histoire et chronologie », <http://www.notredameduportage.org/histoire-et-chronologie/de-1956-a-2009/>, consulté le 13 septembre 2020.

Pelletier, Mario (2020), « Le maire Gaétan Ouellet est le capitaine du camp du oui », *Info-Dimanche*, 16 octobre 2020.

Rioux, Billy (2017), *Géolocalisation -chemin du Portage*, Rapport final - Octobre 2017, 15 p.

Roberge, Éric (2010), « Le chemin du Roy aura son centre d'interprétation l'été prochain à Deschambault-Grondines », *Portneuf-Info*, 13 octobre 2010.

Roy, Alain (2020), « Les chemins anciens, un patrimoine méconnu et négligé », *Histoire Québec*, 25, 4 (mars 2020), 13-15.

Id. (2019), « Un site avec vues : paysage et colonisation autour de l'axe Gamelin (chemin de la Montagne) », *Hier encore, Revue d'archives, d'histoire et de patrimoine du Centre régional d'archives de l'Outaouais*, n° 11 (2019), 51-57.

Id. (2015), « Une borne routière ancienne », dans Jean-Yves Pinal, Jean Provencher et Gisèle Piédalue, dir., *Air. Archéologie du Québec. Territoire et peuplement*. Montréal, Les éditions de l'homme/ Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal, 2015, p. 164.

Id. (2015b), « Les portages de Hull vers les Pays d'en haut : un passage ou s'entremêlent patrimoine, histoire et mémoire », Présentation au colloque *Les Pays d'en haut, Lieux | Cultures | Langues | Imaginaire*, Ottawa, 19 mars 2015.

Id. (Histoire plurielle) (2007), *La construction du sentier des Jésuites en tant que référence paysagère : mythes et réalités*. Rapport présenté à la Ville de Québec, Octobre 2007, 71 p.

Id. (Histoire plurielle) (2004), *De Berthierville à Maskinongé par le chemin du Roi : étude historique et patrimoniale*. Rapport remis au ministère de la Culture et des Communications du Québec. Beauport (Québec), mars 2004, 96 p.

Id. (Histoire plurielle) (2002), *Les chemins anciens du Témiscouata : évaluation historique et patrimoniale. Impact du réaménagement du tronçon de la route 185, Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano*. Étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec. Octobre 2002, 90 p. et annexes.

Id. (Histoire plurielle) (2002), *Sur les pas de Samuel de Champlain et autres projets d'itinéraires patrimoniaux ... Proposition de plan-cadre pour l'établissement d'itinéraires culturels au Québec*. Rapport remis à la Société historique de Québec, à la Ville de Québec et à la direction de la Capitale-Nationale du ministère de la Culture et des Communications du Québec, octobre 2002. 51 p.

Ruralys (2014a), *Mise en valeur du « Chemin du Portage (1783) »* (Projet MTQ N° 154-98-0106), janvier 2014, 92 pages.

Ruralys (2014b), *Étude de potentiel archéologique. MRC de la Matapédia*, avril 2014, 174 p.

Id. (2011), Fouille archéologique (2009). Chemin du Portage (CkEf-9). Ministère des Transports, rapport inédit, 2011, 75 p.

Id. (2013), *Les paysages de la Chaudière-Appalaches Vers la connaissance et la mise en valeur, Rapport final*, volume 1, juillet 2013, 286 p.

Sylvain (1946), *Le long de la route*, Montréal, Fides, 1946, 149 p.

Tremblay, Michel-Félix (2020), « Des ponts patrimoniaux passés au peigne fin », *ICI Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, 14 juillet 2020. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1719284/pont-mtq-patrimoine-bas-st-laurent-gaspesie-amqui-cascapedia-neigette-ouelle>

Turcotte, Sylvie, Alain Roy et Olivier Côté (2020), « Le deuxième portage des Chaudières à Gatineau : une session de réflexion partagée lors des Journées d'échange », *Histoire Québec*, 25, 4 (mars 2020), 25-28.

Varin, François (1994), « Un patrimoine en perdition : les anciens tracés de routes », *Continuité*, (62), p. 12.

Vermette, Jérôme (2010), *Histoire de raconter. Le Chemin du Roy dans Portneuf*, MRC et CLD de Portneuf, 2010, 36 p.

Ville de Gatineau (2020), *Règlement de plan d'urbanisme numéro 500. Compilation administrative au 2 mars 2020*, 2005 (2020), 480 p.

Ville de Montréal (2013), Résolution CM 13 0899, 23 septembre 2013, « Déclaration pour faire du chemin de la Côte-des-Neiges un chemin patrimonial reconnu à l'occasion du 375^e anniversaire de Montréal en 2017 », Procès-verbal de l'assemblée ordinaire du conseil municipal du 23 septembre 2013, Ville de Montréal, p. 11-12.

Id. (2005), *Évaluation du patrimoine urbain, Arrondissement de Ville-Marie*, 2005, 170 p.

Id. (2004), *Plan d'urbanisme*, 2004. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL

Id. (2020), « À propos du Projet », Parcours riverain, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,99467587&_dad=portal&_schema=PORTAL

(2020) Id. (2006), Les grandes rues de Montréal, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,32261565&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Québec (2005), *Plan directeur d'aménagement et de développement. L'avenir maintenant !* chap. 4, La conservation et la mise en valeur du patrimoine, Québec, novembre 2005.

Id. (2019), *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, vol.1, décembre 2019, 238 p.