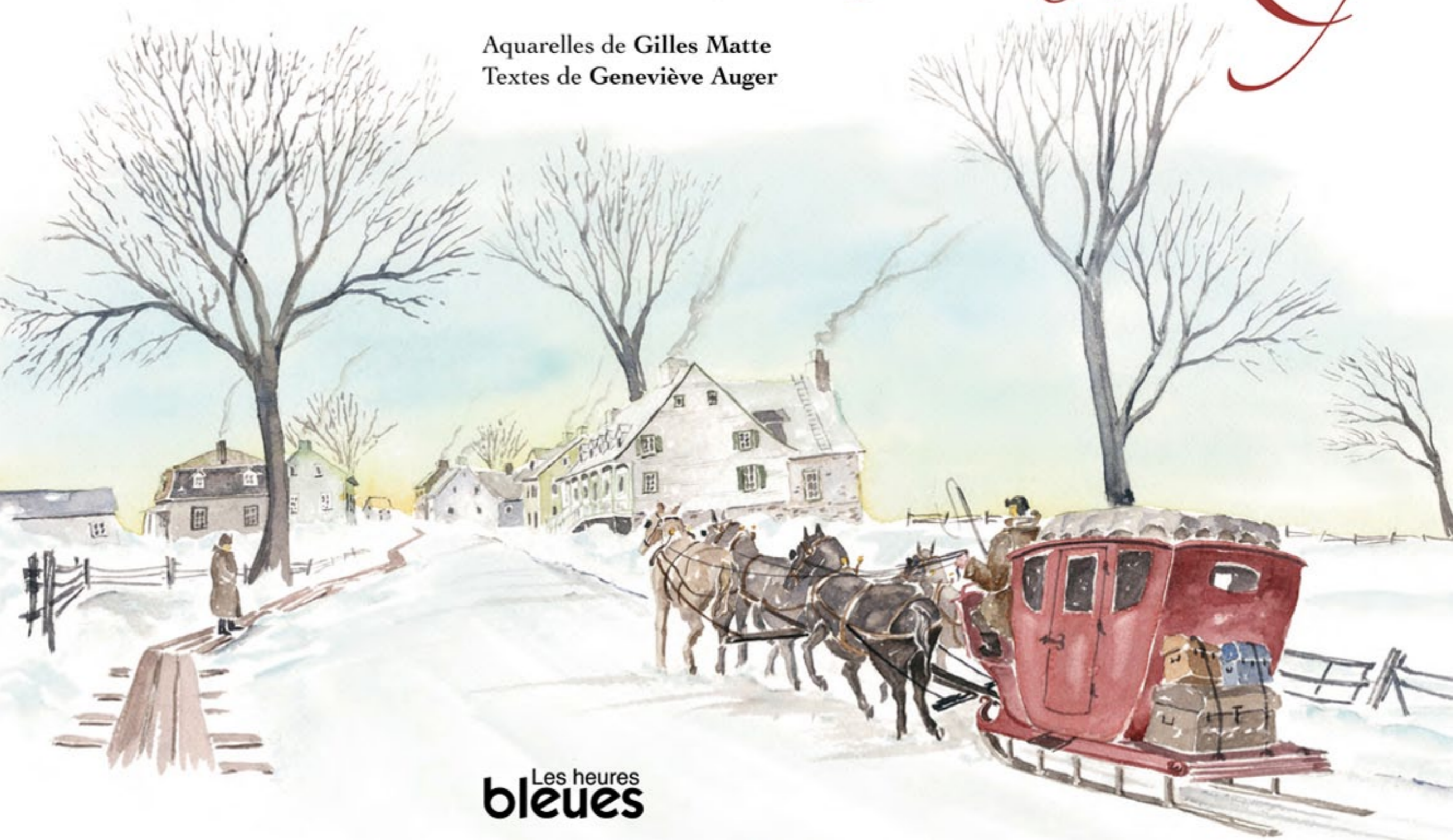


CARNETS DU *chemin du Roy*

Aquarelles de Gilles Matte
Textes de Geneviève Auger



Les heures
bleues

CARNETS
DU *chemin du Roy*



coq de l'église
de Grondines

LES HEURES BLEUES


Case postale 219

Succursale De Lorimier

Montréal (Québec)

H2H 2N6

 450 671 . 7718

 450 671 . 7718

info@heuresbleues.com

<http://www.heuresbleues.com/>

Diffusion Dimedia (Canada)

www.dimedia.com/

Distribution du Nouveau-Monde (France)

www.librairieduquebec.fr/

Export Livre (ailleurs dans le monde)

www.exportlivre.com

ISBN 978-2-922265-90-3 (PAPIER)

ISBN 978-2-924063-01-9 (PDF)

ISBN 978-2-924063-00-2 (EPUB)

Dépôt légal - BAnQ, 2012

Tous droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés

© 2012 Les Heures bleues,
Gilles Matte et Geneviève Auger

Éditions électroniques :

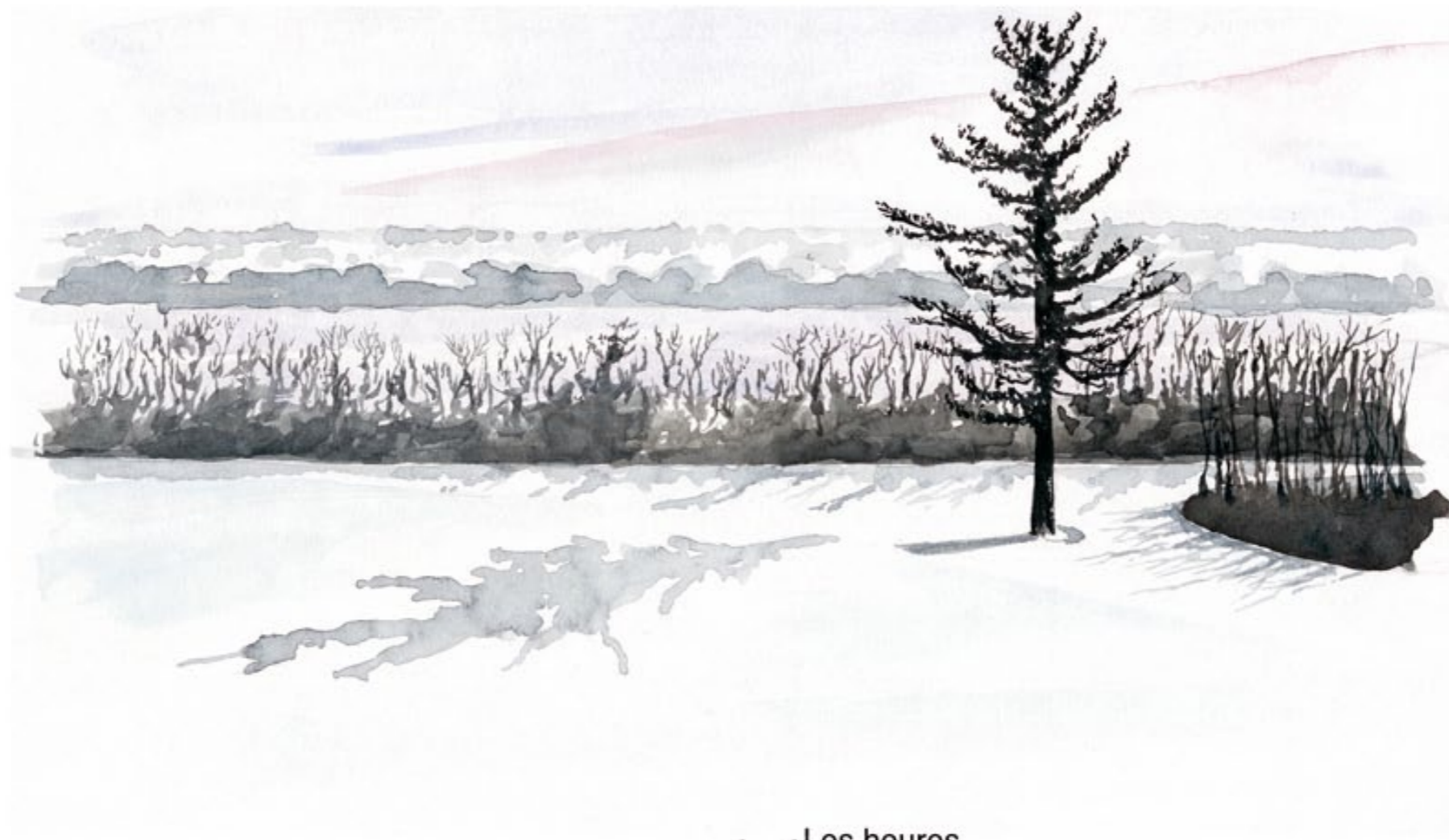
Jean Yves Collette, Anne-Marie Arel

info@vertigesediteur.com

Les Heures bleues reçoivent, pour leur programme de publication, l'aide du Conseil des Arts du Canada et de la Société de développement des entreprises culturelles du Québec (SODEC). Les Heures bleues bénéficient du Programme de crédit d'impôt pour l'édition de livres du Gouvernement du Québec, géré par la SODEC.

CARNETS
DU *chemin du Roy*

Aquarelles de Gilles Matte
Textes de Geneviève Auger



Les heures
bleues

*À Madeleine et Carlton,
à Jeanne et Charles*



Du canot au vélo

BREF HISTORIQUE

POUR gagner Montréal à partir de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent, la voie la plus rapide est sans contredit l'autoroute Félix-Leclerc. Le trajet prend environ deux heures et demie. L'automobiliste moins pressé peut emprunter la route 138 : en trois ou quatre heures il parvient à destination.

Il y a près de trois cents ans, il fallait de quatre à six jours pour franchir la même distance. Comme l'appréciation de la vitesse diffère selon les époques, ce voyage était alors considéré comme remarquablement court. En fait, il ne fut possible qu'à partir de 1737, année où la construction d'une route entre Québec et Montréal – le chemin du Roy – fut à peu près complétée. Au début du XVIII^e siècle, aucun lien terrestre continu n'existait entre ces deux pôles. Seulement quatorze des trente-sept seigneuries qui s'étendaient

entre l'un et l'autre étaient dotées de bouts de chemins récupérables. À part quelques sentiers de grèves, aucun de ces

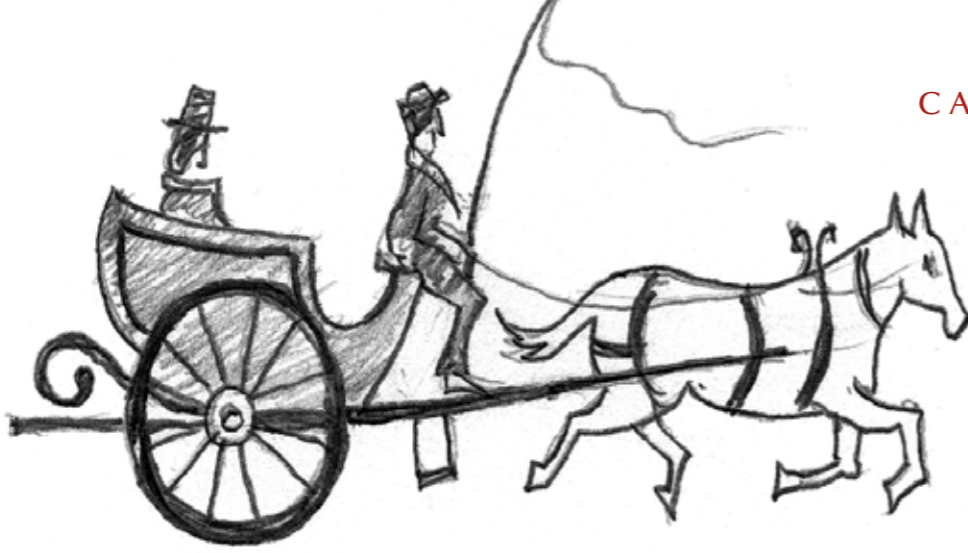
chemins, qui menaient les censitaires à leur église ou au moulin banal, ne se raccordait à la seigneurie voisine.

De la route fluviale à la route terrestre

Rappelons toutefois que, dès le début de la colonie, c'est le fleuve Saint-Laurent qui constitue la voie principale de communication, sauf pendant les cinq mois de l'année où il est figé par les glaces. Sur ce « chemin qui marche », comme le désignent les Amérindiens, circulent les biens et les personnes, dans des embarcations mues par le vent, la rame ou l'aviron. Au fur et à mesure de leur concession, les seigneuries découpent le territoire en tranches oblongues, dont le front donne sur le cours d'eau. Ainsi les colons, à qui sont octroyées de longues bandes de terre contigües, bâtissent leur habitation

sur les rives. Devant chaque maison un canot, le plus souvent creusé dans un tronc d'arbre, donne accès au fleuve.

En 1647, le premier cheval débarque à Québec. En 1721, la colonie compte 5 600 chevaux. La propagation de cette bête de trait modifie considérablement les façons de travailler et de se déplacer. Des chemins s'ouvrent dans les environs de Québec, Trois-Rivières et Montréal. Pourvus d'un mode de transport terrestre vélocé et puissant, les gens envisagent la possibilité d'éviter les hasards de la navigation sur le fleuve. C'est alors que s'impose la nécessité



d'établir une voie ininterrompue entre Québec, capitale de l'empire français en Amérique du Nord, et Montréal,

important poste de traite et point de départ des expéditions vers l'intérieur du continent.

Du tracé à la corvée

Le Conseil supérieur de la Nouvelle-France avait pris une décision en ce sens dès 1706. Le grand voyer de l'époque, Pierre Robineau de Bécancour, avait alors esquissé le premier tracé et mis l'ouvrage en branle. Mais c'est son successeur, Jean-Eustache Lanouiller de Boisclerc, qui, en 1731, entreprend sérieusement les travaux de construction. Agissant sous l'autorité de l'énergique intendant Hocquart, le grand voyer parcourt chaque seigneurie où il examine les lieux et consulte les personnages influents avant de rédiger un procès-verbal qui constitue le devis

descriptif des travaux à exécuter. Ce devis est confié au capitaine de milice qui se voit investi de la tâche de motiver et diriger les censitaires de sa localité puisque chacun d'eux, suivant le contrat de concession, est sujet à la corvée, c'est-à-dire qu'il doit fournir gratuitement la voie et le labeur nécessaires au passage de la route sur sa terre. Les canots, bacs et ponts, indispensables à la traversée des cours d'eau, peuvent être à la charge de plus d'un censitaire ou soumis à la corvée générale. Afin que tous les concernés soient bien informés, le capitaine de milice fait lecture du

procès-verbal à la porte de l'église, après l'office du dimanche.

Malgré les aléas de ce système de corvée et les moyens rudimentaires de l'époque, le chemin du Roy est praticable dès 1737, à la satisfaction de l'intendant Hocquart qui écrit : « Les chemins sont roulants de Québec à Montréal ». Large de 7,7 mètres, la route déroule sur environ 280 kilomètres, longeant le fleuve et traversant les zones habitées. On peut y voir des charrettes tirées par des chevaux ou des bœufs, quelquefois de petites voitures attelées à des chiens, des chaises à porteurs et, en hiver, des traîneaux. Mais le véhicule le plus répandu est la calèche à deux roues tirée par un cheval, appelée aussi « chaise de poste », remplacée en hiver par la carriole. Légère et résistante, pouvant affronter n'importe quelle condition de route, elle effectue dans les meilleurs délais le voyage entre Québec et Montréal.

Du poste de relais au relais de poste

L'ouverture de la route Québec-Montréal favorise le développement d'une chaîne de postes de relais qui avait été envisagée, sans succès, dès 1721. On prévoyait alors implanter des postes où les voyageurs pourraient échanger leurs chevaux essoufflés contre des chevaux frais. Au début des années 1750, c'est chose faite : à tous les quinze kilomètres environ, les voyageurs peuvent s'arrêter à un poste de relais tenu par un « maître de poste » qui fournit un nouvel attelage à un quart d'heure d'avis durant le jour et une demi-heure durant la nuit. Toutefois, il ne faut pas confondre ces maîtres de poste avec les responsables

de la manutention des lettres et les courriers du roi qui utilisent eux-mêmes ce service.

Dès 1762, les marchands de la nouvelle colonie britannique réclament un vrai service postal pour mener à bien leurs affaires. L'année suivante, l'un d'entre eux, Hugh Finlay, est nommé maître des Postes. Comme il maîtrise la langue française, il s'attire la sympathie des maîtres de postes qu'il dotera, en 1767, des mêmes droits et devoirs que les *masters of post houses* d'Angleterre, convertissant ainsi les postes de relais en relais de (la) poste.

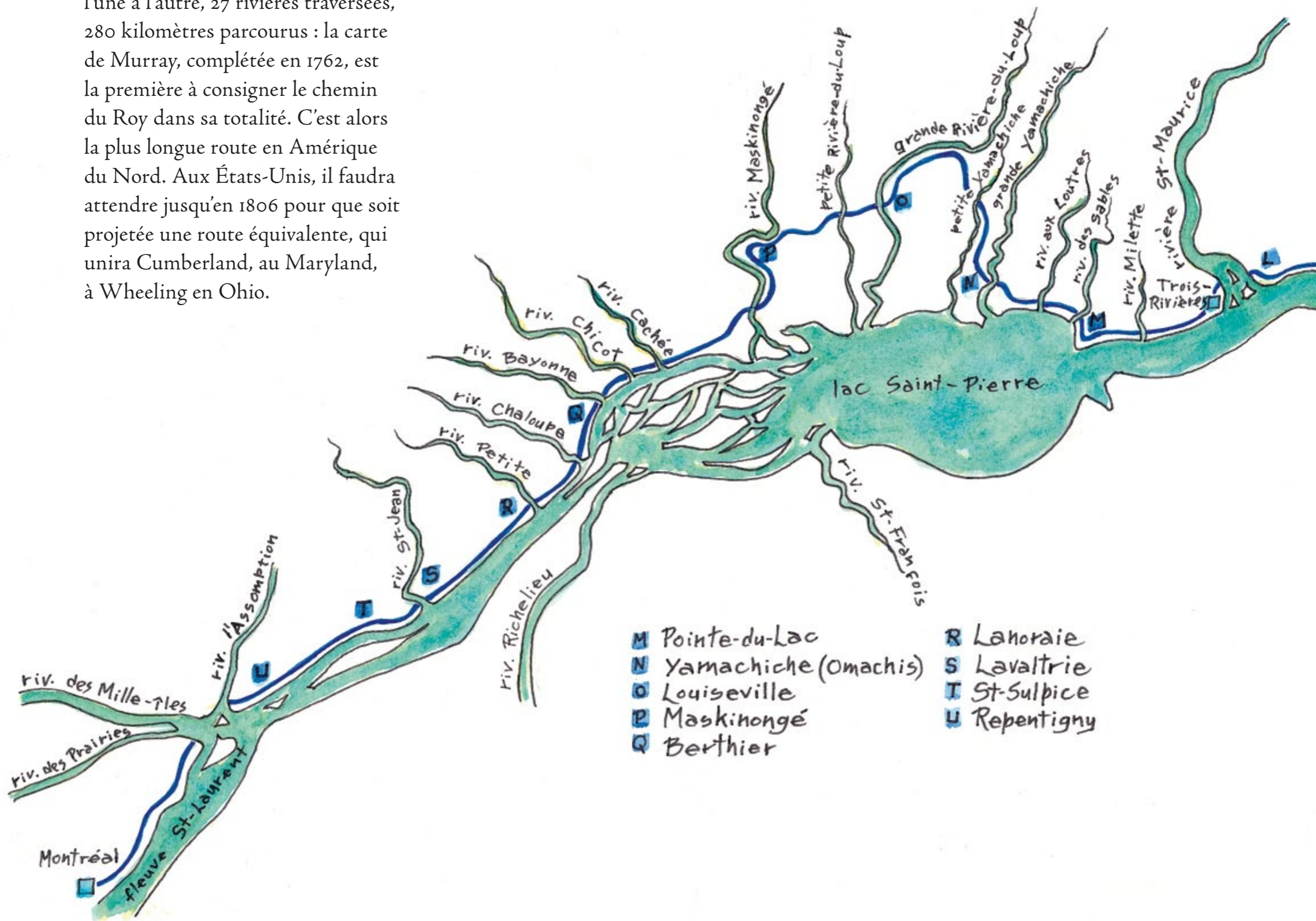


Chaque semaine, un service postal express est assuré par un messenger qui parcourt à cheval en 30 heures les 60 lieues séparant Québec et Montréal. Quand il change de monture aux relais de

poste, il paie la moitié du prix de location. De plus il est exempté du péage des bacs. En 1774, on passe à deux courriers par semaine. Au printemps, pour éviter les retards causés par les crues sur les basses-terres à l'est du lac Saint-Pierre, les messagers empruntent un sentier qui longe la falaise plus au Nord, entre Maskinongé et Berthier. Cette voie finira par supplanter le tronçon du chemin du Roy parallèle au fleuve. Ce ne sera pas la seule modification apportée au tracé initial au bénéfice de la poste. D'ailleurs, la route Québec-Montréal subira bien d'autres réaménagements dans le but d'augmenter la rapidité du parcours de même que le confort et la sécurité des voyageurs.

À partir de 1780, le gouverneur Haldimand consolide la réglementation du transport public et postal entre Québec et Montréal ; la route est divisée en 24 puis en 29 relais de poste.

PLUS de 37 seigneuries reliées l'une à l'autre, 27 rivières traversées, 280 kilomètres parcourus : la carte de Murray, complétée en 1762, est la première à consigner le chemin du Roy dans sa totalité. C'est alors la plus longue route en Amérique du Nord. Aux États-Unis, il faudra attendre jusqu'en 1806 pour que soit projetée une route équivalente, qui unira Cumberland, au Maryland, à Wheeling en Ohio.

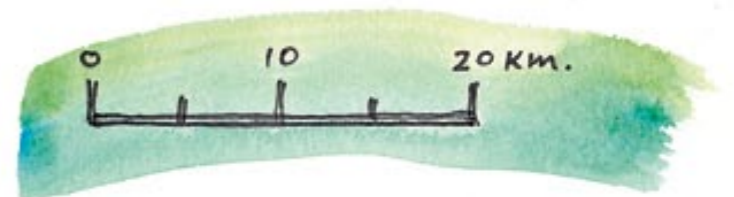
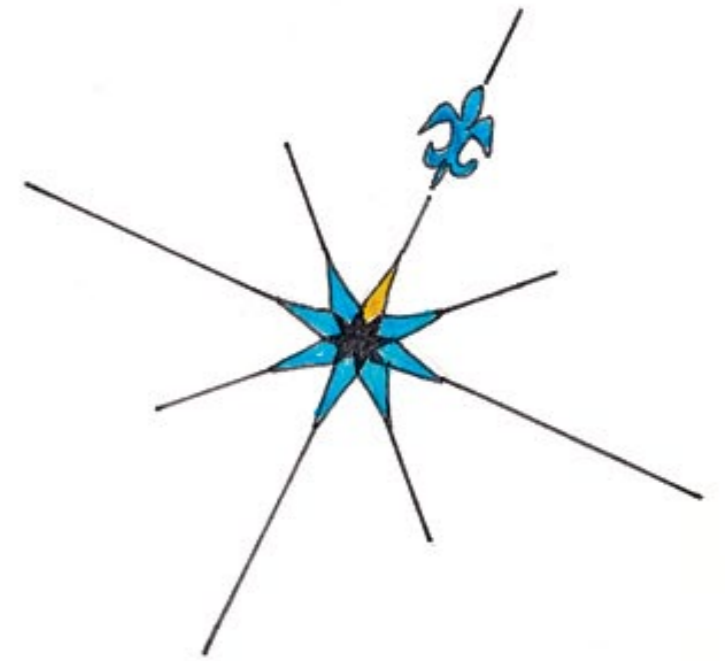


- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| M Pointe-du-Lac | R Lanoraie |
| N Yamachiche (Omachis) | S Lavaltrie |
| O Louiseville | T St-Sulpice |
| P Maskinongé | U Repentigny |
| Q Berthier | |



- | | |
|-------------------------|--------------------------------|
| A Cap-Rouge | G Deschambault |
| B Saint-Augustin | H Grondines |
| C Neuville | I Ste-Anne-de-la-Pérade |
| D Les Ecureuils | J Batiscan |
| E Cap-Santé | K Champlain |
| F Portneuf | L Cap-de-la-Madeleine |

* D'après la carte de James Murray tracée en 1762.



De la diligence au chemin de fer

En 1792, une convention est signée avec les Etats-Unis qui s'engagent à servir d'intermédiaire pour la transmission de la poste entre le Canada et l'Angleterre. Dès lors, les courriers ne suffisent plus à la tâche et les sacs postaux doivent être expédiés dans des malles-postes ou voitures postales, qui prennent les voyageurs à leur bord. Ce sont les premières diligences à rouler au pays.

En 1799, une malle-poste fait la navette entre Québec et Montréal une fois par semaine. Comme elle ne suffit pas à accommoder tous les voyageurs, un grand nombre d'entre eux continuent de favoriser la calèche qui sillonnera la route jusque dans les années 1830. Par ailleurs, un premier service de diligences commerciales est établi entre Québec et Montréal, en 1811. Les voitures tirées par quatre chevaux effectuent le trajet en deux jours, mais

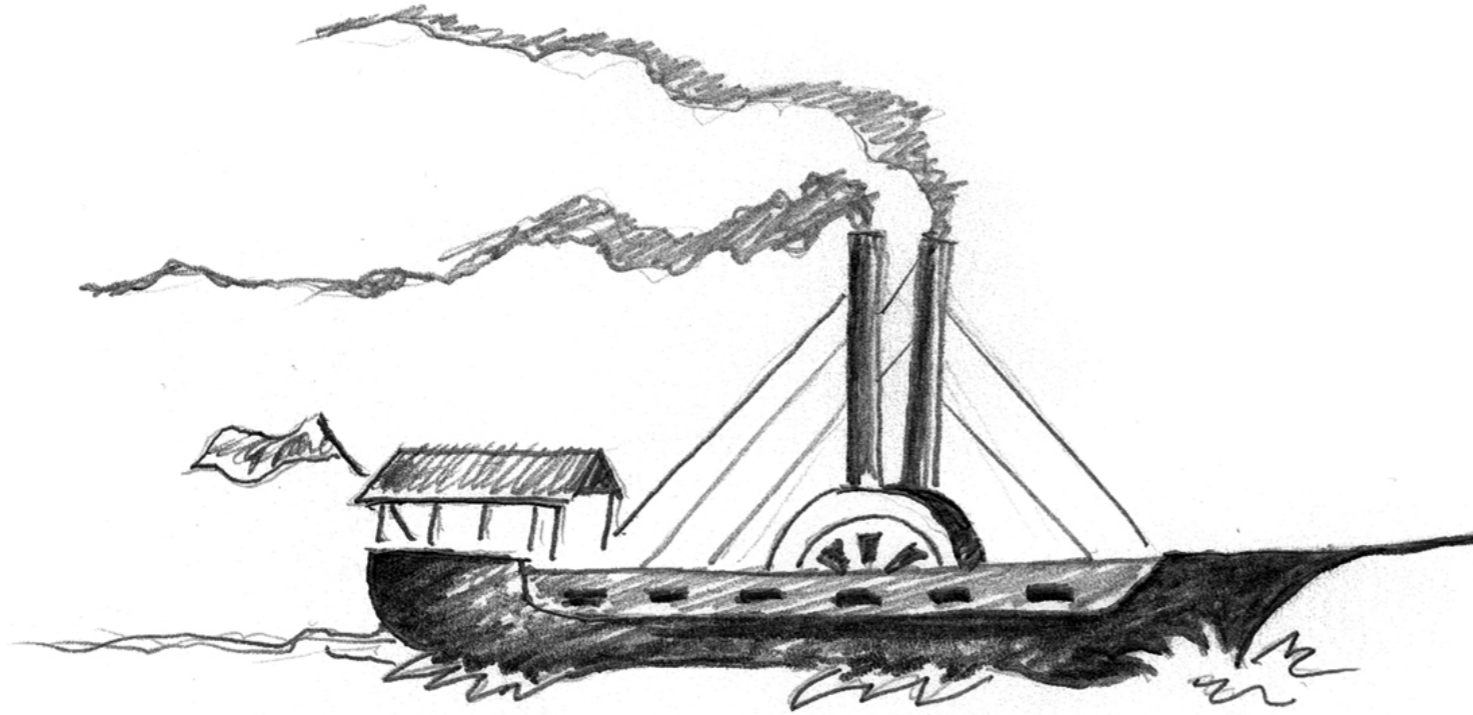
il n'a rien d'un voyage d'agrément : départ à quatre heures du matin, arrêts de 30 minutes pour le déjeuner et le dîner, changement de chevaux à chaque relais, arrivée à Trois-Rivières – à mi-chemin du parcours – à huit heures du soir pour le souper et le coucher. La journée suivante, on repart à la même cadence jusqu'à destination.

L'arrivée des diligences commerciales coïncident avec l'apparition des bateaux vapeur sur le Saint-Laurent. Le vapeur *Accommodation*, propriété du fabricant de

bière John Molson, est le premier à y voguer. En 1809, son voyage inaugural entre Montréal et Québec dure 36 heures.

Les bateaux vapeur s'attirent la faveur des voyageurs durant l'été, mais lorsque l'hiver sévit, les diligences (sur patins, bien sûr) reprennent le monopole du transport. La concurrence entre les différentes lignes est féroce. La rivalité la plus célèbre est celle qui oppose la « ligne verte », dont les voitures sont peintes en vert et dont la clientèle est





composée en majorité de Canadiens-français, et la « ligne rouge » qui s'affiche en rouge et dessert plutôt la bourgeoisie marchande de langue anglaise.

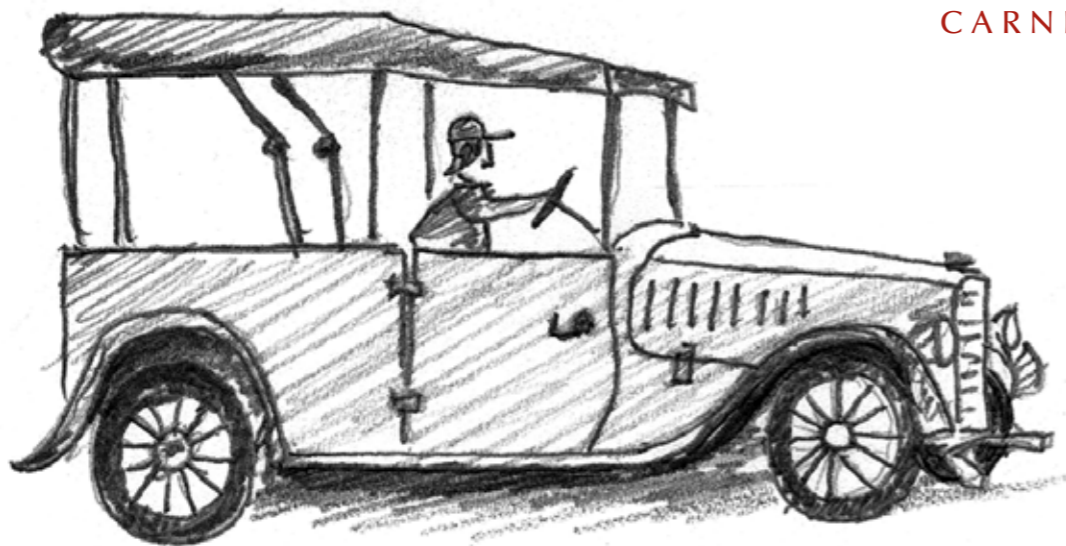
En 1844, après quinze ans de compétition, les deux propriétaires s'associent pour former une seule ligne de diligences entre Québec et Montréal. Mais l'essor du transport ferroviaire précipite la fin de leur entreprise : en 1854, l'ouverture sur la rive sud de la voie ferrée entre Lévis et Richmond (au

nord de Sherbrooke), d'où l'on gagne Montréal par la ligne du Grand Tronc, les prive irrémédiablement du flot des voyageurs interurbains.

Dorénavant, il ne subsiste que la malle-poste pour véhiculer le courrier et les voyageurs sur la rive nord du fleuve. Avec l'inauguration, en 1879, du Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, sur la rive nord du Saint-Laurent, la malle poste disparaît à son tour.

Du chemin du Roy à la route 138

Jusqu'au début du XX^e siècle, le chemin du Roy demeure tributaire de la voie ferrée, tel qu'il l'a d'ailleurs été de la voie fluviale, jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Mais son utilisation sera radicalement transformée par la démocratisation d'un tout nouveau moyen de locomotion : l'automobile. En 1907, on recense 250 véhicules au Québec. En 1911, il y en a 1 800 et pour améliorer l'accessibilité au territoire le gouvernement du Québec adopte la Loi des bons chemins (*Good Road Policy*). L'année suivante, il intègre au ministère de l'Agriculture un service de la Voirie qui, de 1912 à 1918, procède à la création d'un premier réseau de « routes provinciales ». C'est durant cette période que le chemin du Roy est macadamisé et bitumé sur toute sa longueur. On en profite pour en élargir, redresser, aplanir et remodeler plusieurs segments, souvent en s'écartant de l'ancien tracé.



La nouvelle chaussée ne fait pas que des heureux, comme on peut le lire dans le journal trifluvien *Le Bien public*, en 1915 :

L'empierrement et la macadamisation du chemin du Roi est une amélioration extraordinaire qui est enfin réalisée. Les automobilistes s'en donnent à cœur joie. Le soulèvement de la poussière et les ornières, sur des chemins raboteux, sont radicalement enrayerés. Mais ce genre de pavage réduit la capacité de traction animale, à la déception des cultivateurs, qui prévoient des dommages aux bandages de roues et aux fers à chevaux, au profit des forgerons.

En 1920, le Québec compte déjà 41 500 propriétaires de voitures. À

ceux là s'ajoutent les 31 900 voyageurs en provenance des États-Unis. En 1925, pour faciliter les déplacements de tous ces usagers, le ministère de la Voirie (créé en 1914) introduit la numérotation des grands axes routiers de la province. C'est ainsi que le chemin du Roy devient une section de la route 2 qui s'étire des frontières du Nouveau-Brunswick jusqu'à celles de l'Ontario, en passant par Rivière-du-Loup, Québec et Montréal. C'est le premier grand tronçon de la future transcanadienne. Fait à noter, on entreprend le déneigement des routes à titre d'expérience au cours de l'hiver 1928-29 dans les districts de Québec et Montréal. Ce n'est qu'à partir de 1946 que la Voirie maintient la route 2 ouverte à l'année longue.

Après la Deuxième Guerre mondiale, le parc automobile connaît une augmentation fulgurante. En 1960, plus d'un million de véhicules sont enregistrés au Québec. Au début des années 1970, en raison de la complexification du réseau routier, on révisé la numérotation des routes : la route 2 devient la route 138.

De l'autoroute Félix-Leclerc au chemin du Roy touristique

La construction de l'autoroute 40, entre Québec et Montréal, est amorcée en 1965. Elle se poursuivra jusqu'au milieu des années 1980. (L'autoroute sera officiellement baptisée Félix-Leclerc en août 1997.) Tel que prévu cette voie rapide réduit la circulation sur la route 138, mais cela se fait au détriment des commerces, services, sites patrimoniaux et activités touristiques qui la bordent. Dans le but de contrer cette mise à l'écart dont

souffrent également d'autres routes pittoresques, Tourisme Québec et le ministère des Transports instaurent en 1999 le Programme de signalisation des routes et circuits touristiques.

Le chemin du Roy obtient le statut officiel de route touristique en trois phases : en 2002 dans la région de Portneuf, en 2003 dans la région de la Mauricie et en 2004 dans la région de Lanaudière. Désormais le pictogramme représentant une couronne blanche sur fond bleu balise ce corridor qui suit la route 138 et dévie dans le cœur historique de quelques villages, délaissant toutefois certains segments du tracé originel devenus de petites rues secondaires et d'autres qui sont éloignés de l'axe principal de circulation.

Sur le site Internet du Chemin du Roy, on affirme que ce dernier peut être découvert en automobile ou en motocyclette, mais que « c'est à vélo qu'il révèle le mieux son charme et ses

attraits ». (En effet, l'organisme Vélo Québec a homologué la presque totalité du chemin du Roy comme partie intégrante du réseau cyclable La Route verte qui se déroule sur 4 000 km.)

En effet, il faut réduire la vitesse et prendre le temps de s'arrêter pour s'imprégner du territoire, scruter le paysage et reconnaître l'héritage de nos ancêtres. Et, à vrai dire, c'est la seule façon de repérer, sur de longs pans de route au décor anonyme, quelque élément significatif. Pendant deux années, nous avons ainsi patrouillé le chemin du Roy d'une municipalité à l'autre, à l'affût de lieux et de bâtiments témoignant d'un passé plus ou moins lointain ou d'un présent exempt de banalité.

Nous avons pris grand plaisir à retrouver, à l'aide de cartes anciennes, quelques tronçons non retenus par la route touristique. Certains nous ont réservé de touchantes surprises. Nous

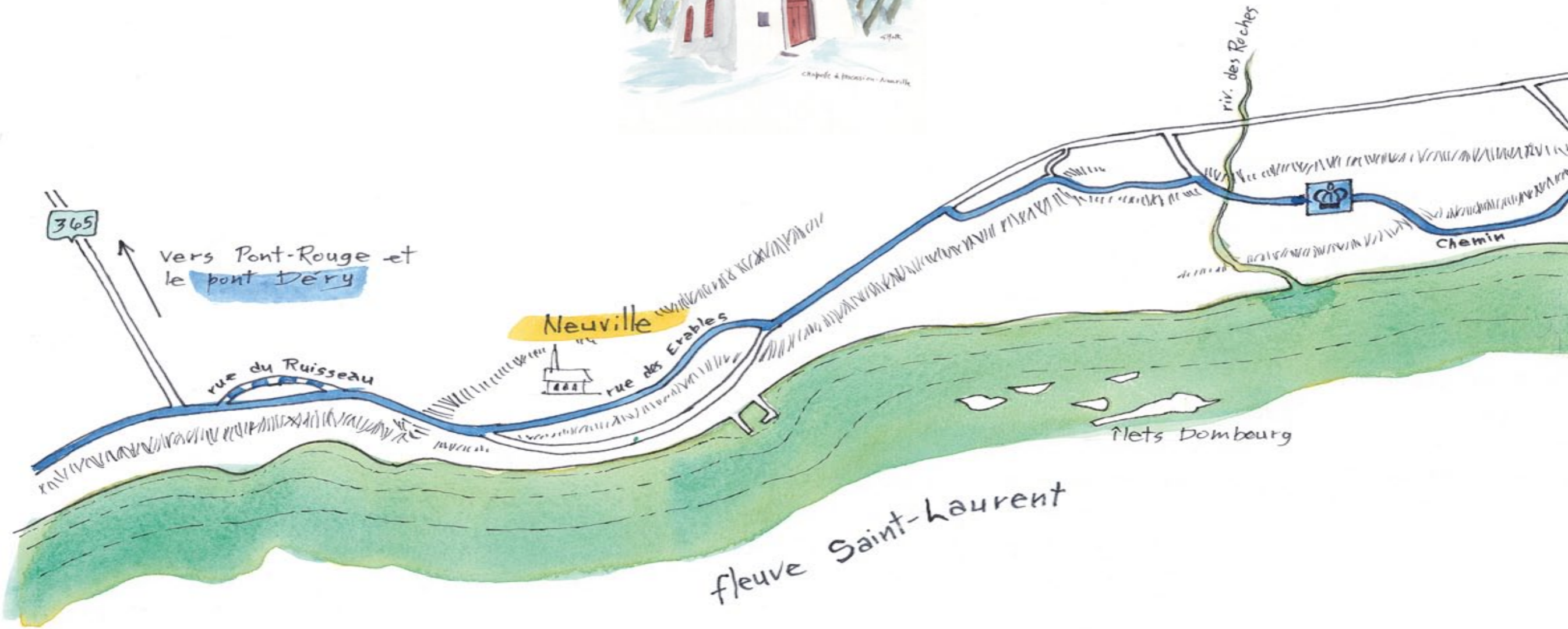
avons choisi de ne pas nous aventurer à l'intérieur de Québec, Trois-Rivières et Montréal pour une raison bien simple : les avenues empruntées par le chemin du Roy dans ces villes existaient déjà avant les grands travaux de Lanouiller de Boisclerc.

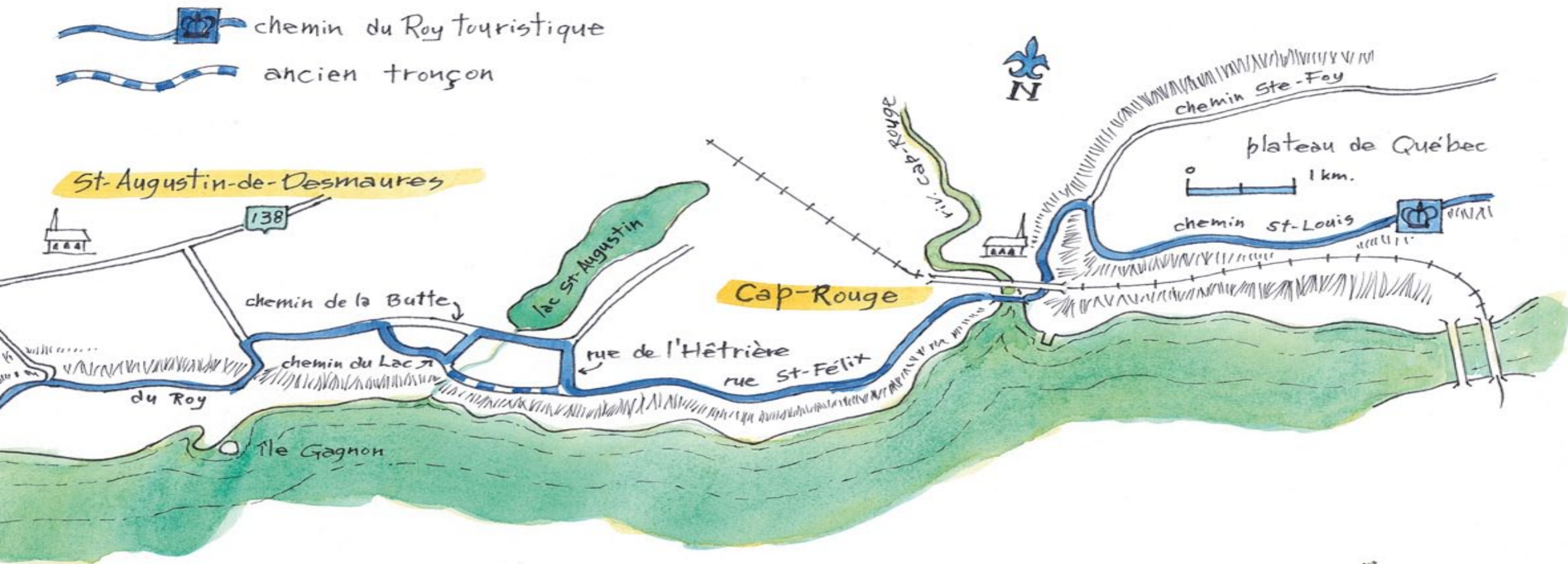
Ces carnets sont le fruit de nos pérégrinations. La plupart des vues proposées sont actuelles, certaines représentent des scènes du passé telles qu'imaginées par l'artiste peintre. Toutes ont eu l'heur de l'inspirer.

GENEVIÈVE AUGER



Cap-Rouge
Saint-Augustin-de-Desmaures
Neuville





Cap-Rouge



Presbytère de Cap-Rouge

DES MILLIERS d'automobilistes dévalent en toutes saisons la grande côte de Cap-Rouge, sans la moindre inquiétude. Mais dans le passé on s'y engageait avec appréhension, ou, du moins, avec circonspection, comme en témoigne Louis Franquet, ingénieur militaire français, lorsqu'il se rend de Québec à Pointe-aux-Trembles (Neuville) en janvier 1753 :

Le chemin parvient au sommet du Cap Rouge où il est pratiqué tout le long des talus de face à la rivière de ce nom. On peut le considérer bon et plat depuis la ville jusqu'à cet endroit, mais il devient serré et étranglé, notamment au coude qu'il forme à la rencontre du dit talus ; néanmoins comme les deux côtés sont boisés, en cas qu'on versât vers celui du penchant, les carrioles seraient retenues par les arbres.



AU PRINTEMPS de 1774, le menuisier Claude Paquet, nouveau locataire de la maison et du bac du passeur sur la rivière Cap-Rouge, rencontre le sieur Duchesnay, seigneur de Gaudarville pour fixer les conditions du bail.

L'entente conclut que l'entretien de la maison et du bac, de même que le renouvellement des câbles seront aux frais du passeur. Par contre, celui-ci jouira la première année de la totalité des profits générés par le péage des passagers. La seconde année il aura droit aux deux-tiers et à partir de la troisième année à la moitié des bénéfices. De plus, il pourra couper son bois de chauffage sur le territoire de la seigneurie et tout le bois nécessaire à la réparation du bac et de la maison.

Au bout du compte, ces revenus ne font pas vivre son homme : lorsqu'aucun passager n'est en vue, le passeur reprend ses outils de menuisier.



bac sur la
rivière Cap-Rouge





SURPLOMBANT le vieux Cap-Rouge sur ses 30 chevalets de 50 mètres de hauteur, ce viaduc légendaire s'étire sur un kilomètre de long. Il doit son existence à Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, qui, au début du XX^e siècle lance la construction du chemin de fer National

Transcontinental, de Winnipeg à Québec, d'où il rejoindra Moncton après avoir traversé le pont de Québec. Afin de simplifier l'accès au pont, les ingénieurs dessinent ce monumental *trestle*, que les Carougeois ne tardent pas à franciser sous le vocable *tracel*.

Saint-Augustin-de-Desmaures

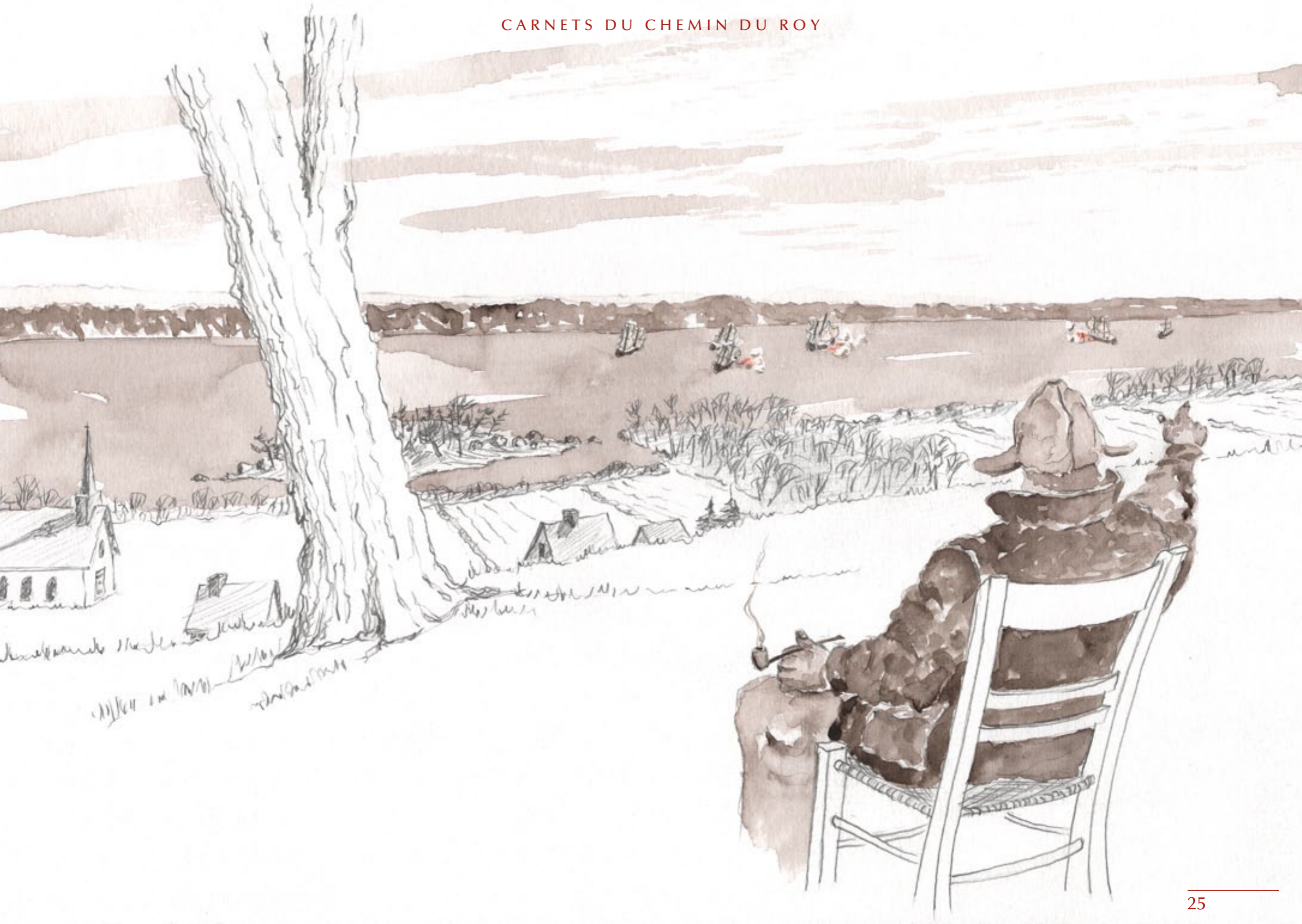
DANS un ouvrage paru en 1855, l'historien François-Xavier Garneau rapporte que son grand-père Jacques Garneau, cultivateur à Saint-Augustin, aimait « raconter les exploits de ses pères et les épisodes des guerres de la conquête » :

*Mon vieil aïeul, courbé par l'âge,
assis sur la galerie de sa longue maison
blanche, perchée au sommet de la butte
qui domine la vieille église de Saint-
Augustin, nous montrait de sa main
tremblante le théâtre du combat naval
de l'Atalante avec plusieurs vaisseaux
anglais, combat dont il avait été témoin
durant son enfance.*

Cette bataille héroïque fut celle du Dieppois Jean Vauquelin. À la tête d'une flottille, il assurait le ravitaillement des troupes françaises qui, après leur victoire contre les Anglais à Sainte-Foy en avril 1760,

avaient entrepris le siège de Québec dans le but de déloger les conquérants. L'arrivée de renforts anglais les mit en déroute. Après avoir recueilli des combattants à son bord, *l'Atalante*, commandée par Vauquelin, fut poursuivie par les vaisseaux ennemis et s'échoua sur la chaîne de roches de Pointe-aux-Trembles (Neuville). Bombardée pendant trois heures, *l'Atalante* n'était plus qu'une épave quand Vauquelin, quatre officiers, l'aumônier et six matelots se rendirent. Cent dix marins et soixante soldats avaient été évacués sur un radeau de fortune, sous le tir des adversaires.

Le lendemain, les Anglais incendièrent ce qu'il restait de la frégate. Vauquelin, dont le courage les avait fortement impressionnés, fut prestement libéré et rentra en France.





DÈS LE DÉBUT de la colonie, le système seigneurial balise l'organisation territoriale et sociale. Parmi les obligations du seigneur envers ses censitaires figurent la construction et l'entretien d'un moulin à farine. En retour, les censitaires sont tenus d'y faire moudre leur grain et de remettre le quatorzième de la farine au seigneur.

Quatre seigneurs se succèdent à la seigneurie de Maur avant qu'elle échoie, en 1734, aux Augustines de l'Hôtel-Dieu qui la rebaptisent seigneurie des Pauvres, parce que les revenus seront consacrés à l'aide aux nécessiteux. Le moulin est en mauvais état; les religieuses décident de le démolir et de rebâtir sur le même site, à l'embouchure de la décharge du lac du Moulin, aujourd'hui lac Saint-Augustin. Détruit par le feu en 1741, le moulin est reconstruit la même année.

Poursuivant son trajet entre Québec et Neuville, en janvier 1753, Louis Franquet, raconte que le convoi dont il fait partie quitte le chemin du Roy et s'engage dans la côte des Pauvres

qui descend au moulin. Il passe « sous l'aqueduc des eaux qui font tourner le dit moulin. Cet aqueduc est en bois, porté sur des chevalets. » Le convoi poursuit sa route sur le fleuve gelé, jusqu'à la première église de la paroisse de Saint-Augustin, située non loin de là. Puis il reprend le chemin du Roy.

En hiver, une telle bifurcation n'est pas rare. Dès que l'occasion se présente, les carrioles délaissent le chemin que la neige encombre, pour filer sur la batture glacée.

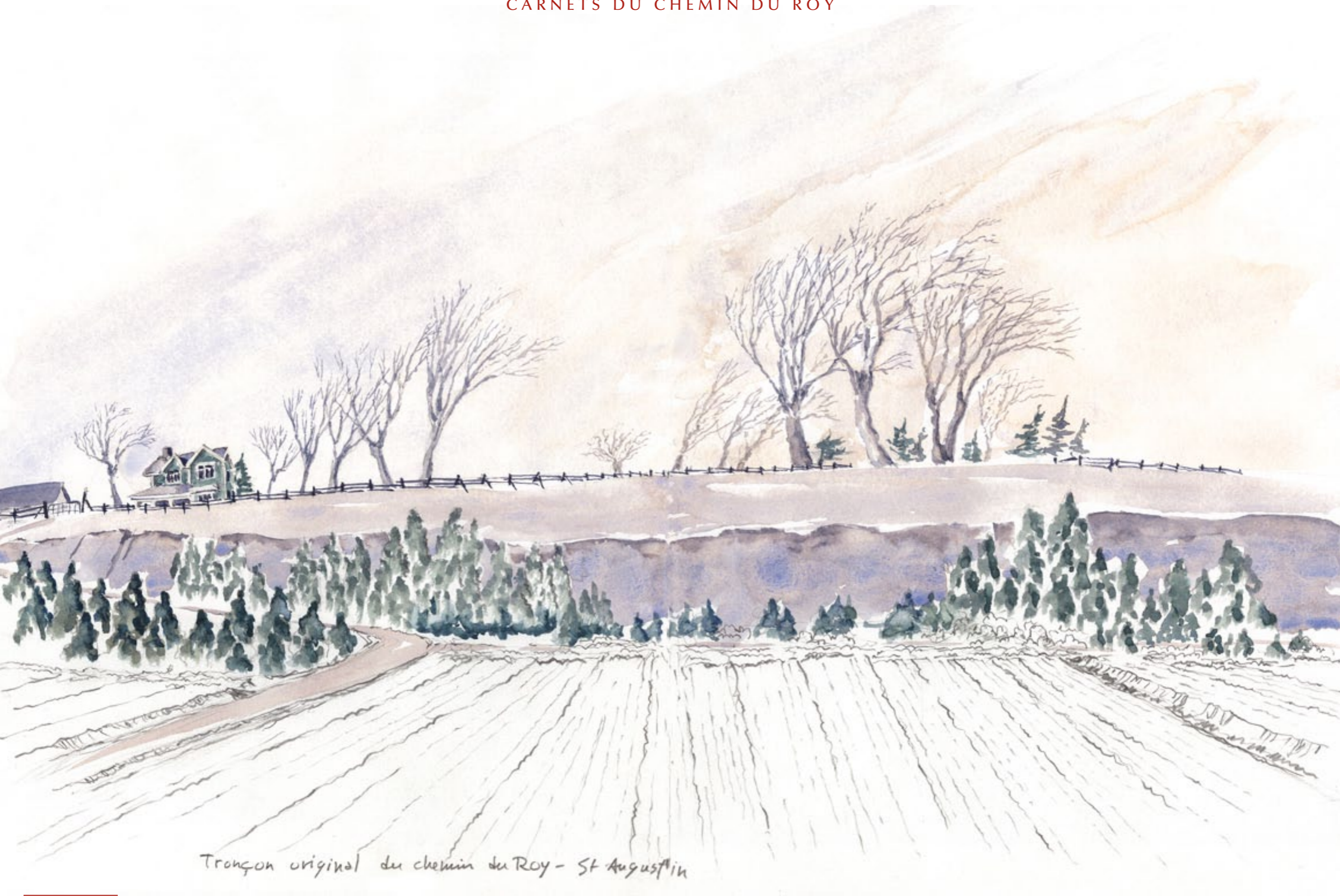


Dans les années 1920, constatant le développement et l'importance du tourisme, le ministère de la Voirie entreprend une vaste campagne d'embellissement des grandes routes de la province. Son but est d'attirer tout particulièrement les voyageurs des États-Unis, « qui ne connaissent pour la plupart que l'atmosphère étouffante des villes fortement industrialisées. Ils éprouvent un plaisir très vif à parcourir nos belles campagnes, à s'arrêter ici et là devant une ferme qui attire leur attention par la propreté de ses abords, par la beauté de son jardin orné de fleurs et son verger aux arbres chargés de fruits. »

Afin « d'ajouter du pittoresque », la Voirie plante des arbres le long des routes et en distribue gratuitement aux résidents pour qu'ils en garnissent leurs propriétés. L'historique route 2 bénéficie évidemment de ce programme comme l'illustrent ce verger et cet érable presque centenaires.



S. MOTE



Tronçon original du chemin du Roy - St Augustin



Ancienne laiterie
St-Augustin



Maison Lotiot-Soulard - Neuville

DEVANT quelques maisons de ferme de Neuville, des parcelles du premier chemin du Roy subsistent toujours, parallèles à la route 138. Les propriétaires réutilisent à diverses fins ces bouts de terrains jadis soumis au devoir de corvée. Ce devoir n'était pas toujours prisé, surtout par ceux qui avaient quitté la France pour se soustraire aux innombrables impôts, obligations et corvées qui pesaient sur eux.

Mais comme les colons souhaitaient bénéficier d'une voie de communication leur permettant de vaquer à leurs affaires et d'accéder aux soins médicaux et aux

secours spirituels, la plupart d'entre eux se prêtaient sans trop rouspéter à la construction et à l'entretien du chemin. D'autant plus que les autorités s'efforçaient généralement de répondre à leurs exigences.

Chaque habitant avait la responsabilité d'une section de deux à trois arpents, correspondant à la largeur moyenne des terres. Chacun devait rendre le chemin praticable en abattant les arbres, essouchant, « efferdochant », retirant les pierres et cailloux, remplissant les trous, pratiquant des levées et rasant les buttes. De plus, il fallait garder ce

chemin au sec. Pour cela on le bordait de fossés qu'on « recalait » à chaque printemps. À travers les champs, on creusait des rigoles, ou saignées, qu'on devait souvent recouvrir de ponceaux : les « saignées-pontées ».

En hiver, chacun était tenu d'enlever la neige devant sa demeure et de planter des balises de chaque côté de la route. En 1727, une ordonnance de l'intendant Dupuy décrétait déjà que tous les matins et après chaque bordée de neige, on devait faire piétiner la neige par les bestiaux pour aider au passage des carrioles.





Maison Antonio LaRue
d'inspiration neo-Victorienne

CARNETS DU CHEMIN DU ROY



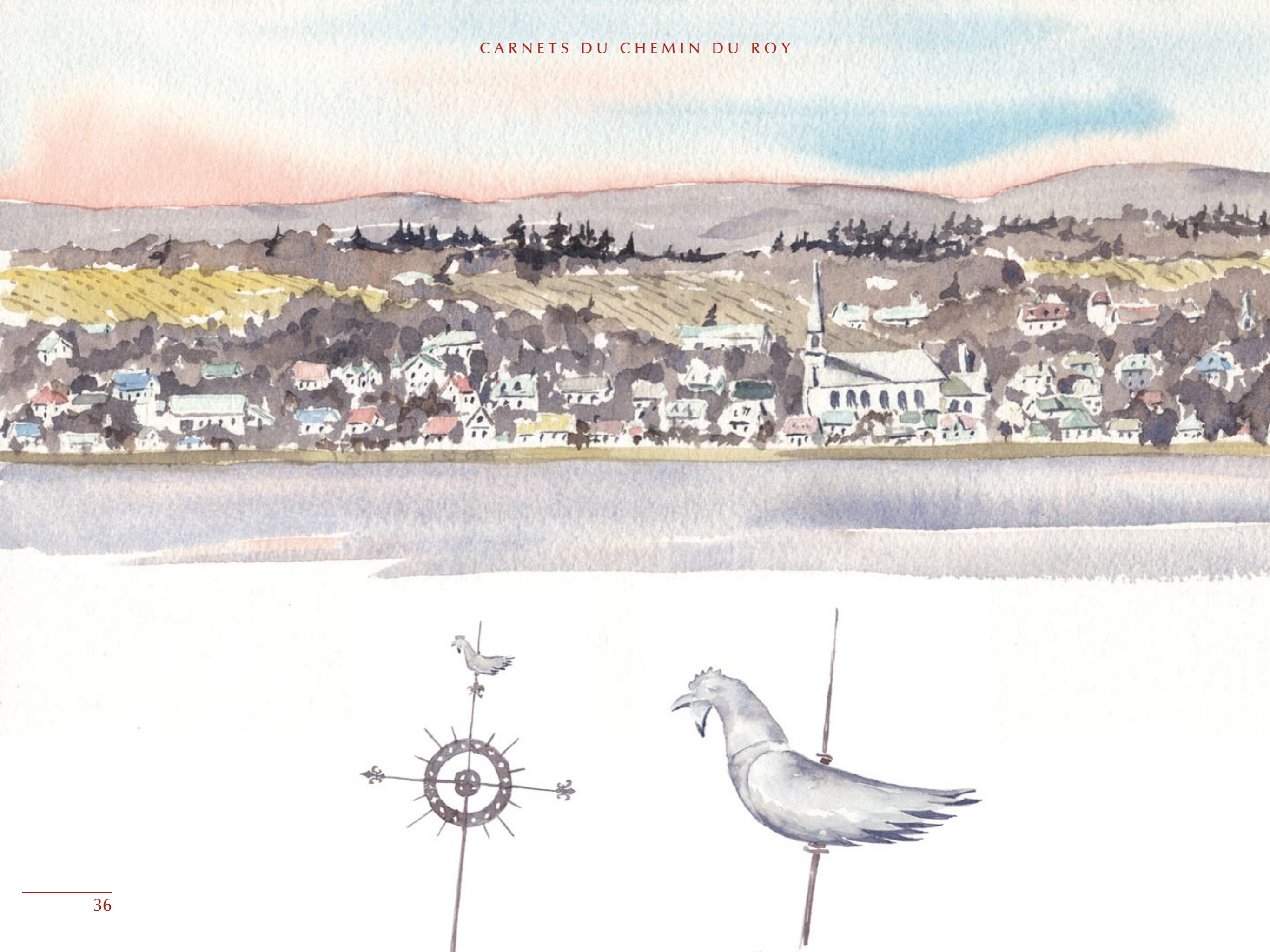
corbeau avec
capuchon de cuivre



Mitron



Maison Lacoursière-Roussel





LE PAYSAGE de chaque côté du fleuve est charmant, et l'état avancé de la culture des terres ajoute grandement à la beauté de la scène. On dirait un village continu, commençant à Montréal, et finissant à Québec, sur une ligne de plus de cent quatre-vingts milles. Les maisons des fermiers, à peu d'exceptions près, ne sont séparées les unes des autres que par une distance de trois à cinq arpents. La vue est très belle, surtout lorsque le fleuve court en ligne droite l'espace de quelques milles ; alors les habitations paraissent plus rapprochées les unes des autres, et offrent davantage l'aspect d'un village bâti sur une seule rue se prolongeant indéfiniment.

PEHR KALM, naturaliste suédois, lors d'un voyage en bateau sur le Saint-Laurent, de Montréal à Québec, en 1749.



Manoir seigneurial - La Rue

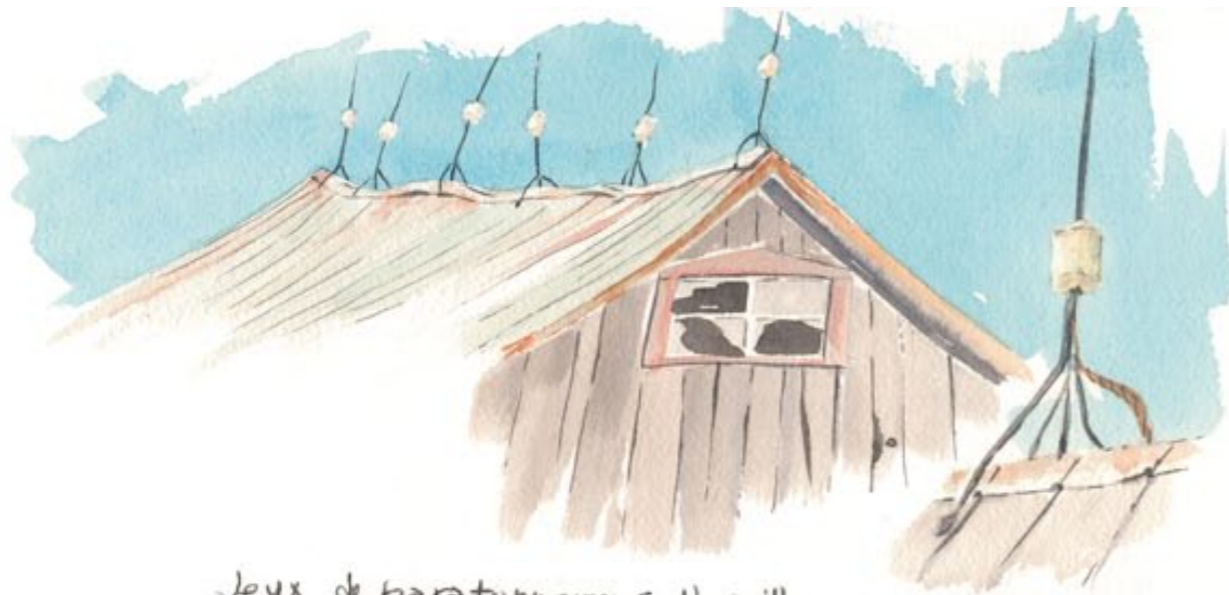


IMAGINONS cet ensemble tel qu'il paraît au XVIII^e siècle : à la place du tennis il y a un cimetière, une petite chapelle occupe le site de l'actuelle chapelle Sainte-Anne et un couvent d'une architecture traditionnelle se trouve là où se dresse celui qu'on appelle aujourd'hui « le vieux couvent ». Ce lieu subira les contrecoups de deux guerres.

En 1759, au plus fort de la guerre de la Conquête, les Anglais effectuent une descente à Neuville et s'introduisent dans le couvent où ils enlèvent une religieuse, huit élèves et quelques épouses de miliciens qui s'y étaient réfugiées. Toutes sont amenées sur le vaisseau amiral. Quand un soldat arrache la croix d'argent suspendue au cou de la religieuse, les jeunes pensionnaires se pressent en pleurant autour d'elle. Ému, l'officier anglais libère les otages. Mais les religieuses de la congrégation Notre-Dame devront abandonner leur couvent aux mains des Anglais, après la tentative avortée des troupes françaises de reprendre Québec. Elles réintégreront le couvent lorsque le gouverneur Murray le fera évacuer en 1761.

Quatorze ans plus tard, c'est l'invasion américaine. En novembre et décembre 1775, les troupes du général Arnold occupent le couvent à leur tour, peu avant qu'échoue leur tentative de s'emparer de Québec. Battant en retraite en direction de la rivière Richelieu quelques mois plus tard, les rebelles américains ne trouvent rien de mieux pour délester leurs navires (ou alléger leur dépit) que de bombarder le couvent. Au bruit de la canonnade, les religieuses rassemblent les élèves et s'enfuient juste à temps, avant que le mur de façade s'écroule sous l'impact des boulets.





Jeux de paratonnerres - Neuville



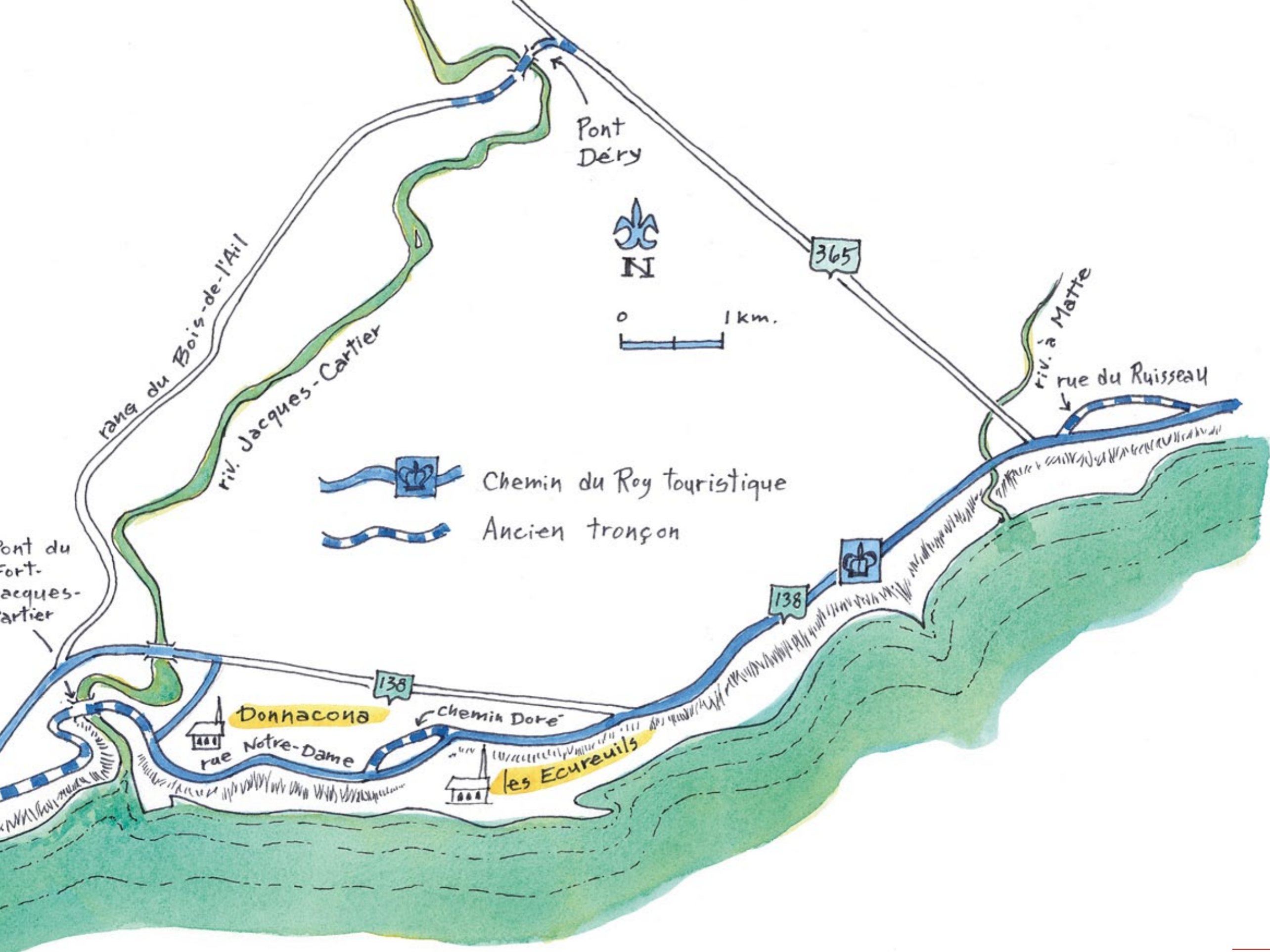
*Un arbre, une maison. Enlève la
maison, l'arbre est toujours beau.
Enlève l'arbre, la maison est nue.*

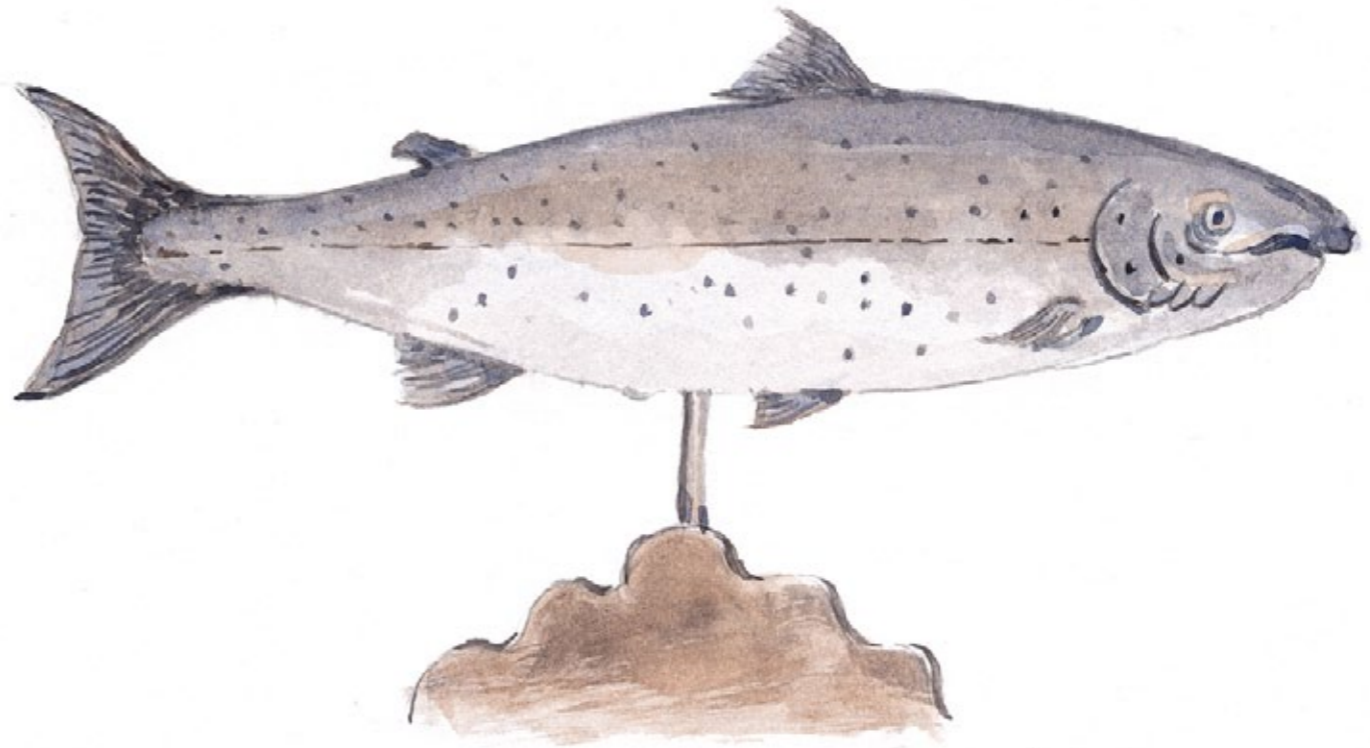
PIERRE MORENCY, écrivain et poète,
À l'heure du Loup,
2002.



Les Écureuils
Donnacona
Cap-Santé
Portneuf







Emblème d'une pêche sportive très populaire

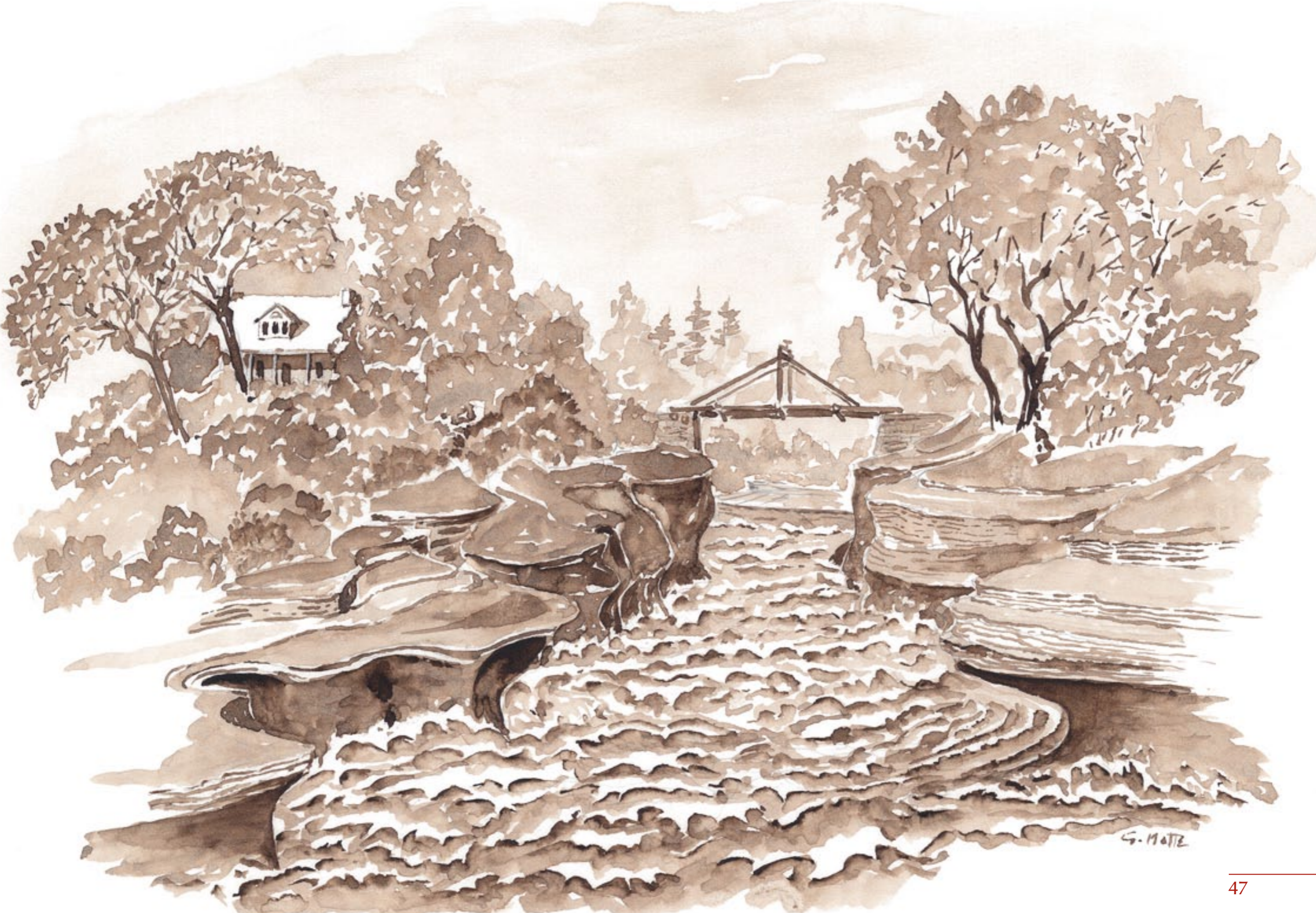
LES CÔTES et les cours d'eau sont les principaux obstacles auxquels sont confrontés les grands voyers. Les premières font l'objet de plaintes continuelles de la part des voyageurs, qui, comme l'écrit Louis Franquet, sont « fatigués de mille façons, soit à monter ou à descendre les côtes, et toujours à la veille de s'y précipiter de haut en bas ». Quant aux cours d'eau, ils présentent de nombreuses embûches : rapides, courant impétueux, roches et débris, débâcles et crues printanières, rives sablonneuses où les attelages risquent de s'enliser.

La rivière Jacques-Cartier, qui coule entre deux bords escarpés, réunit toutes ces difficultés. Sous le Régime français, le chemin du Roy passe à son embouchure. Les eaux tumultueuses

sont franchies d'abord à gué, puis en canot ou en bac. Ordre est donné d'abaisser la rive de trois mètres, une entreprise colossale pour l'époque. Mais la nécessité de construire un pont ne tarde pas à se faire sentir. Selon les techniques et les matériaux de l'époque, il ne peut dépasser douze mètres de long. Ce n'est qu'à dix kilomètres au nord, là où la rivière s'engouffre avec furie dans un goulet très étroit, que l'ouvrage peut être érigé. Un premier pont unit les deux rives en 1768. Il sera remplacé par sept autres, dont l'actuel pont Déry. Celui que l'on voit ici est le

sixième en liste et le deuxième à être payant. Il a tenu bon de 1830 à 1918.

Ce chemin de l'arrière-pays sera privilégié par la malle-poste malgré le maintien du bac à l'embouchure de la rivière. En 1821, un premier pont est enfin construit à cet endroit. Mais il est emporté par les eaux en 1837. Le bac reprend le service jusqu'en 1848, année où un nouveau pont est érigé, lequel... s'écroule en 1888. Il est réparé et rouvert à la circulation en 1892.



Les Écureuils



Relais de Poste - les Écureuils

LES ARRÊTS aux relais de poste donnent souvent lieu à des effusions qui contrarient les voyageurs pressés, comme le raconte l'Irlandais Isaac Weld, lors d'un voyage au Canada à la fin du XVIII^e siècle :

À peine fûmes-nous aperçus des gens de la maison, que le maître de poste, son épouse et toute sa famille en sortirent avec précipitation pour nous recevoir. Le postillon, après avoir fait claquer son fouet, descendit de cheval avec un air de majesté, s'avança le chapeau à la main vers l'hôtesse, la salua respectueusement, et l'embrassa sur les deux joues, ce à quoi elle se prêta de la manière la plus gracieuse. Cette cérémonie ne manque jamais de se répéter à chaque poste, et ce n'est qu'après quelques minutes employées à des félicitations mutuelles sur le bonheur de se revoir, que l'on songe à préparer une nouvelle voiture.

Donnacona



SUR LA POINTE de terre au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Jacques-Cartier, un tout premier moulin se découpe au début du XVIII^e siècle. Ce moulin à eau manufacture une sorte de papier grisâtre à partir de paille et de guenilles obtenues des habitants des alentours.

Un siècle plus tard, la seigneur Georges Allsopp, de Cap-Santé, y fait construire un moulin à farine, puis un moulin à papier, le Jacques-Cartier Mill, qui est détruit par le feu en 1857. En 1866, c'est au tour de James Sewel d'y ériger un moulin à scie, lequel ferme ses portes en 1892.

La vocation du site se précise en 1912 avec l'installation de la compagnie Donnacona Paper Limited appartenant à des financiers américains, les fameux « Barons du papier ». Pour cette entreprise de pâte et papier journal, dont la production est destinée en grande partie au *New York Times*, la

localisation est idéale. La rivière fournit l'énergie hydroélectrique à ses deux usines : l'une coupe et écorce les billots qui proviennent de ses chantiers de la haute Jacques-Cartier, l'autre fabrique la pâte et le papier. Sur la Côte-Nord, l'entreprise possède une autre usine d'écorçage dont le bois lui parvient par goélettes. En été, le papier journal est exporté aux États-Unis sur des barges qui reviennent chargées de charbon. En hiver, le papier et le charbon sont transportés par train.

L'implantation de la Donnacona entraîne la fondation de la ville du même nom en 1920. Durant près d'un siècle, l'entreprise – qui deviendra la Domtar en 1962 – est le moteur économique de la région et assure le gagne-pain de nombreux ouvriers. En janvier 2008, celle qui s'appelle désormais Papeterie Abitibi Bowater, quitte les lieux, invoquant la baisse de la demande pour le papier journal en Amérique du Nord.

Cap-Santé

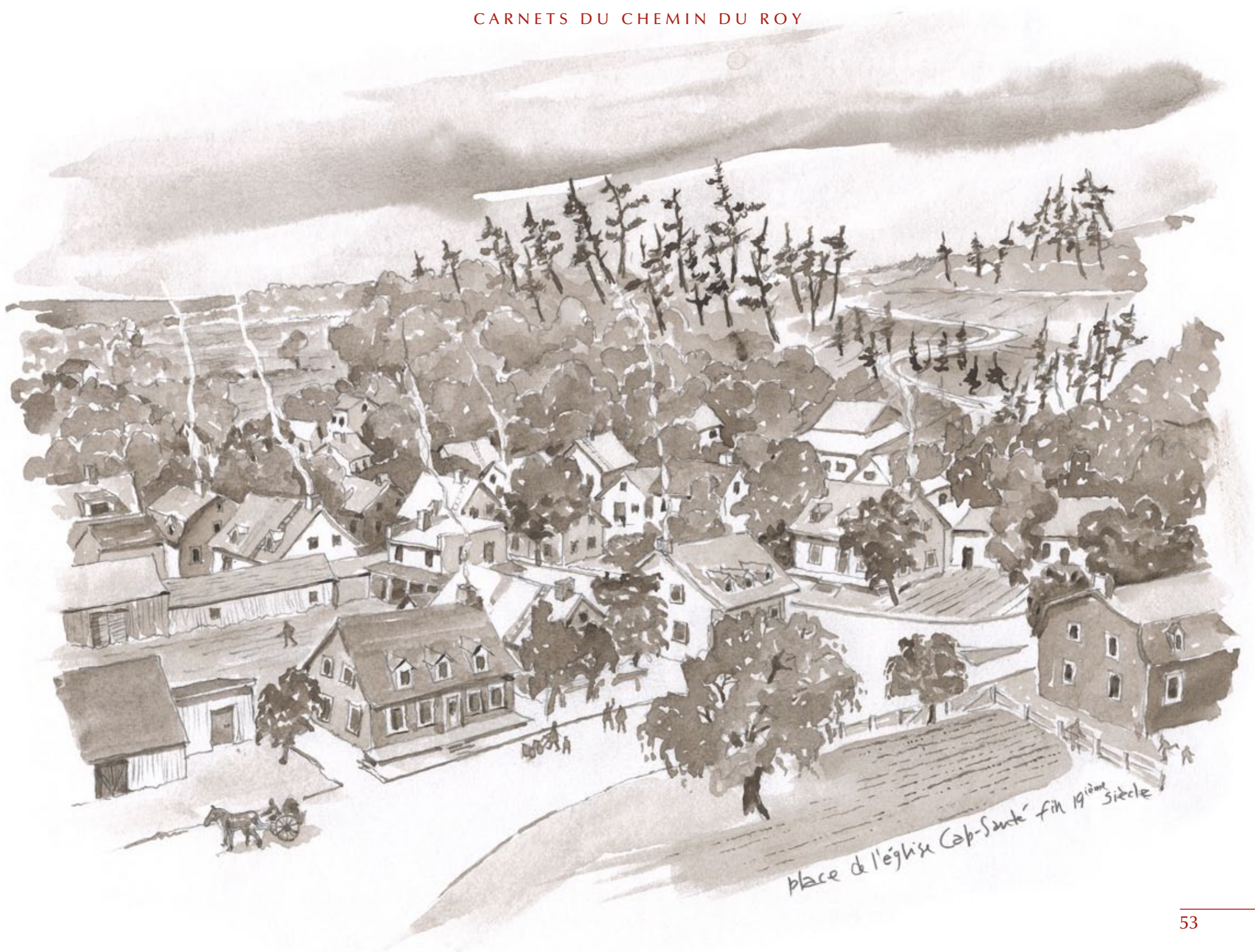
À LA SUITE de la défaite de l'armée française contre l'armée anglaise, sur les plaines d'Abraham le 13 septembre 1759, le chevalier de Lévis, successeur du général Montcalm mort au combat, est contraint de replier ses troupes et de les cantonner pour l'hiver. Quelques jours plus tard, il fait établir un poste fortifié sur le promontoire situé à l'ouest de l'embouchure de la rivière Jacques-Cartier. Formant une barrière défensive naturelle, le débit rapide du cours d'eau et la pente abrupte des rives sont, pour une fois, considérés comme des atouts.



Le fermier Adrien Piché, propriétaire du terrain convoité, est évincé; sa maison tiendra lieu de quartier général et d'hôpital pour les militaires. Ceux-ci réquisitionnent aussi les planches et les poutres que les habitants de Cap-Santé réservaient à la construction de leur église. Elles serviront en partie à édifier les plates-formes des canons qui feront face à l'est afin de surprendre la flotte anglaise lorsqu'elle remontera le fleuve vers Trois-Rivières et Montréal. De faible portée, ils s'avéreront inefficaces.

Le 8 septembre de l'année suivante, Montréal capitule. Deux jours plus tard, c'est au tour du fort Jacques-Cartier de rendre les armes. Adrien Piché recouvrera sa propriété et les habitants reviendront sur le site pour récupérer les matériaux de leur église.

Aujourd'hui, les embrasures des canons se profilent en bordure du site, seuls vestiges encore visibles d'un des derniers bastions de la résistance française en Amérique du Nord.



place de l'église Cap-Sainté fin 19^{ème} siècle

CONSTRUIT en 1879 à Sorel pour la Quebec & Lotbiniere Navigation Company, le vapeur à aubes *L'Étoile* assurait toutes les semaines la liaison entre les villages du comté de Portneuf et Québec, transportant voyageurs, denrées et marchandises de toutes sortes. Au tournant du XX^e siècle, Élie Matte, boulanger à Cap-Santé, venait quérir sa farine sur le quai dès l'arrivée

du bateau. Ici comme dans tous les villages, le quai a bourdonné d'activités jusqu'à l'avènement du chemin de fer et du camionnage de longue distance. Les quais seront peu à peu désertés, les goélettes démembrées et les vapeurs jetés à la ferraille.

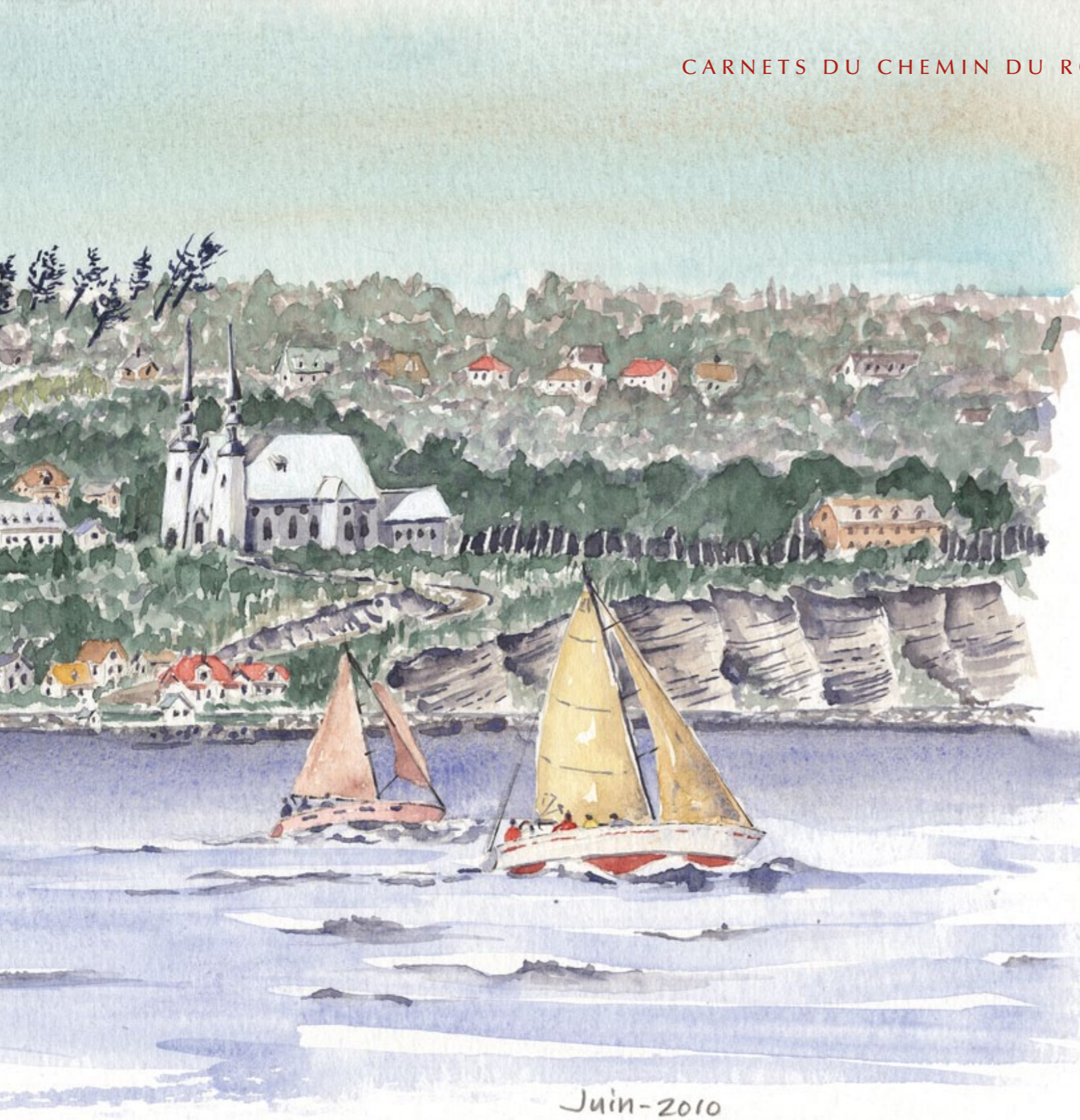




A l'été 1930, à Cap-Santé,
les résidents se étaient rassemblés
pour voir passer le dirigeable R-100,
remontant le fleuve.



Juillet 1875



PAR UNE BELLE journée d'été, des bateaux de plaisance profitent du vent en face de Cap-Santé. Ils côtoient une « cage » sortie tout droit du XIX^e siècle. Formés d'un assemblage de bois équarri destiné à la construction des navires de la Royal Navy d'Angleterre, ces radeaux étaient conduits par ceux qu'on appelait les « cageux ». Entre 1840 et 1880, période où ce mode de transport a connu son apogée, des milliers de trains de bois ont descendu le fleuve, à partir de Kingston ou de la rivière Ottawa jusqu'à Québec d'où les billots étaient exportés outre Atlantique.



centre du village
Cap-Santé

TOUS LES ANS, dans la grisaille de la fin novembre, le Noël d'antan de Cap-Santé fait revivre une tradition venue d'Allemagne et remontant au XIV^e siècle : le marché de la Saint-Nicolas. Dans une atmosphère conviviale, au son de la musique traditionnelle, on peut déguster vin chaud et gourmandises, se procurer victuailles et objets artisanaux ou faire un tour de calèche, de quoi insuffler un peu d'âme au Noël d'aujourd'hui.



Portneuf





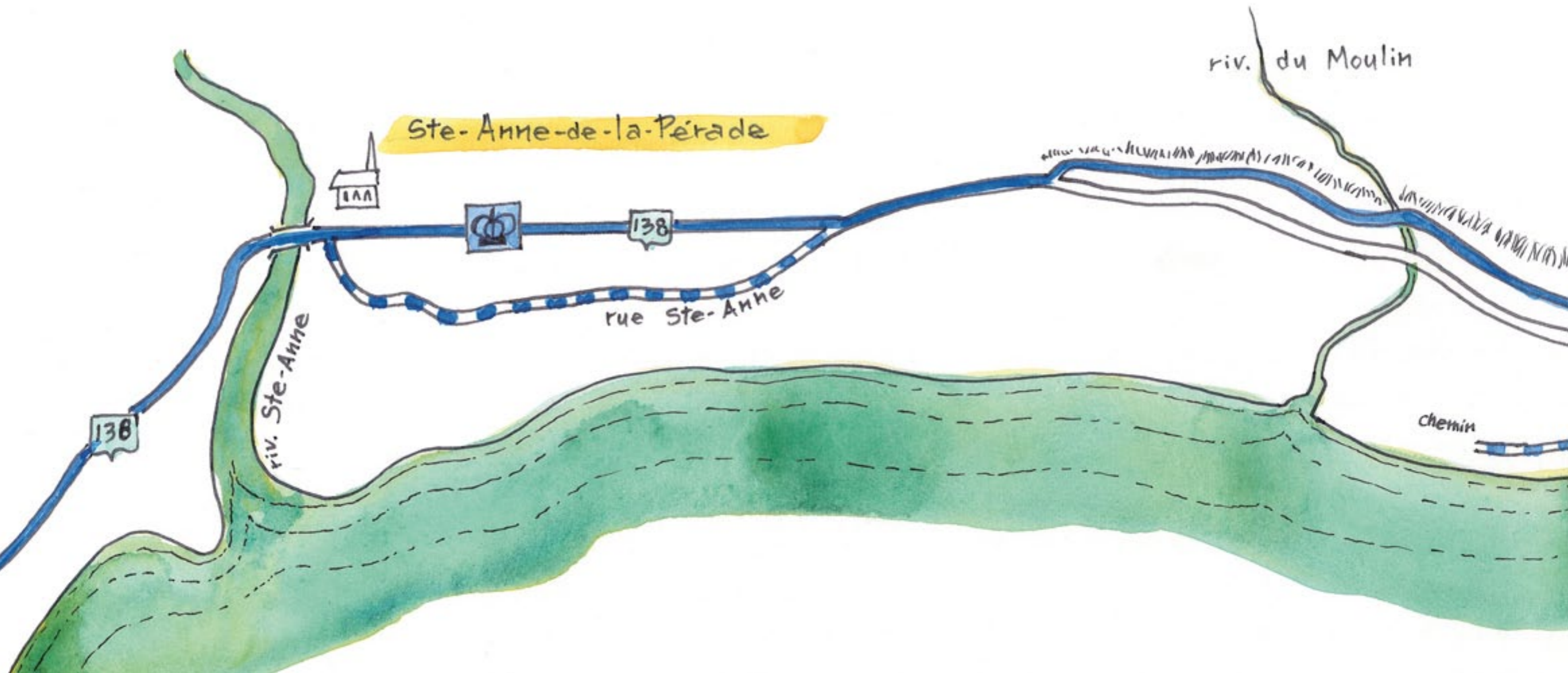
LA RÉVOLUTION industrielle donne naissance au village de Portneuf dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Sur la rivière du même nom plusieurs entreprises s'installent peu à peu : scierie, moulin à papier, moulin à carder, moulin à clou, chantier naval. De petites maisons d'ouvriers poussent en deux rangs serrés le long du chemin du Roy, formant un quartier populairement appelé le « Fort ». La circulation s'intensifiant, un règlement municipal est voté qui « défend à toute personne de passer et d'aller plus vite que le trot ordinaire, en voiture ou à cheval, dans les chemins publics dans un rayon d'un mille de l'église paroissiale de Notre-Dame-de-Portneuf, et que toute personne contrevenant au présent règlement sera passible d'une amende de pas plus de vingt shillings et pas moins de cinq shillings. »

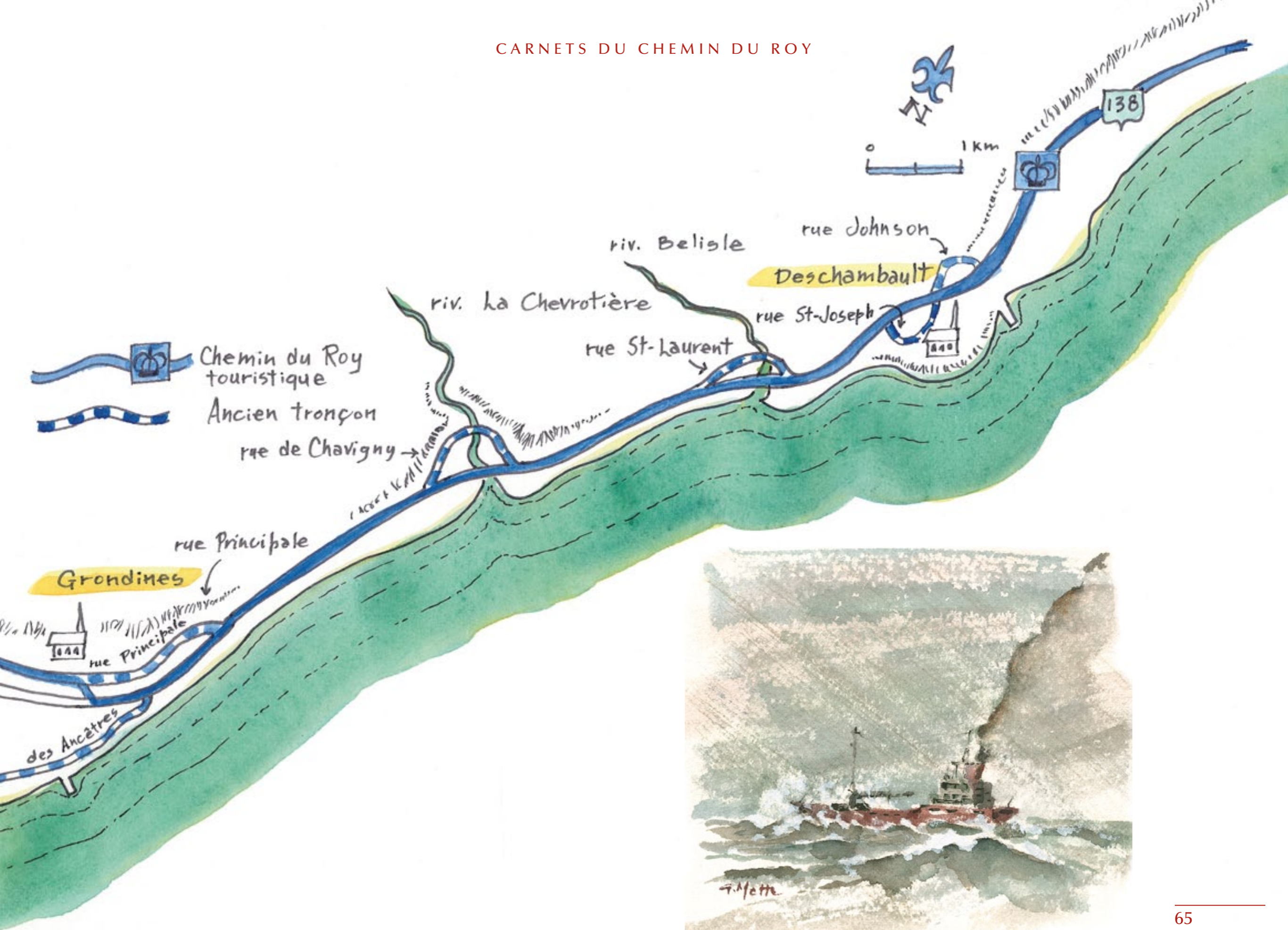
J. ALPHONSE Lemay a marqué l'histoire industrielle de Portneuf. En 1892, il construit à l'embouchure de la rivière le premier moulin à bois utilisant une scie circulaire actionnée par la vapeur. Grâce à ce moulin qui fut aussi forge et boutique de fer, Lemay put assouvir sa passion : la construction de quais et de remorqueurs.

On voit ici le moulin juste avant sa démolition, en 2002. On raconte que tout était pratiquement intact à l'intérieur, comme si le temps s'était arrêté en 1955, année où le moulin cessa ses activités.



Deschambault
Grondines
Sainte-Anne-de-la-Pérade





Deschambault



À QUARANTE milles au-dessus de Québec, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis le rapide du Richelieu, est le coquet village de Deschambault bâti sur le cap Lauzon qui s'élève fièrement à une hauteur de cent pieds. (...)

Dans le village de Deschambault, tous s'occupent plus ou moins de navigation, car la grande majorité de la population y est intéressée. Il ne se passe guère d'heure durant le jour sans qu'on entende le sifflet d'un grand bateau passant le rapide du Richelieu. C'est un pilote du village saluant sa famille et ses amis. Tous les yeux se dirigent alors sur le vaisseau, c'est à qui distinguera le premier la couleur de sa cheminée, le nom inscrit à l'avant. Et lorsqu'on sait le nom du steamer, la famille du pilote qui le conduit hisse vivement au haut du mât qui orne la devanture de la maison les couleurs françaises afin de saluer son chef.

CLÉOPHAS AUGER, pilote et capitaine côtier, Le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal, 1900.



L'HISTOIRE a peu retenu de la veuve Groleau, sinon qu'elle est née Geneviève Laberge et que cette maison fut construite pour elle vers 1715 après la mort de Pierre, son mari. Au même endroit, deux siècles plus tard, c'est au tour de Priscilla Arcand, née Paquette, de prendre les commandes de sa maisonnée lorsque décède Georges, son mari, en 1933. De cette maîtresse femme et de ses huit enfants qu'elle finit d'élever seule, le souvenir persiste encore aujourd'hui. On se rappelle l'aînée qui est économe générale de la Congrégation des religieuses de Jésus-Marie. Ses fonctions l'amènent à voyager entre Québec et Montréal. Lorsqu'elle passe à Deschambault, elle s'arrête devant la maison paternelle mais les règlements de sa communauté lui interdisent d'y remettre les pieds. Pour pouvoir l'embrasser, les occupants

doivent la rejoindre au bord de la route 2. La mémoire des «demoiselles Arcand» est encore vive. Ce sont trois filles d'âge adulte, intelligentes, fières et cultivées, qui vivront auprès de leur mère durant de nombreuses années. La plus jeune entretient les fleurs autour de la maison, dont deux magnifiques rangées de tulipes le long de l'allée principale. Coquette, toujours tirée à quatre épingles, elle vend des produits Avon à domicile en circulant à bicyclette. Elle demeurera célibataire, mais ce n'est pas faute de prétendants. Le plus mémorable est cet homme venu de l'extérieur, qu'elle fréquente quelques années, mais qu'elle refusera finalement d'épouser. Il se mariera avec une autre et viendra habiter la maison juste en face.



Maison de la veuve Groleau



Maison de l'antiquaire

TOUS LES SAMEDIS

de l'été, Deschambault ouvre son marché public. À deux pas du Magasin général Paré, artisans et producteurs agricoles de la région convient à l'achat « local ». Gourmets et gourmands s'approvisionnent en légumes, fines herbes, petits fruits, viandes biologiques et fromages fins, tout en échangeant les nouvelles de la semaine.



DURANT l'âge d'or des diligences commerciales (1820-1850), le nombre de relais de poste entre Québec et Montréal passe de vingt-neuf à dix. Celui de Deschambault compte parmi les derniers. C'est dans une habitation datant du Régime français que François Hamelin occupe la fonction de maître de poste à partir de 1832. Il est associé à Samuel Hough, propriétaire de la « Red Line Winter Stages », l'une des deux plus importantes entreprises de transport par diligence, sa concurrente étant « Voitures vertes », propriété de Michel Gauvin.

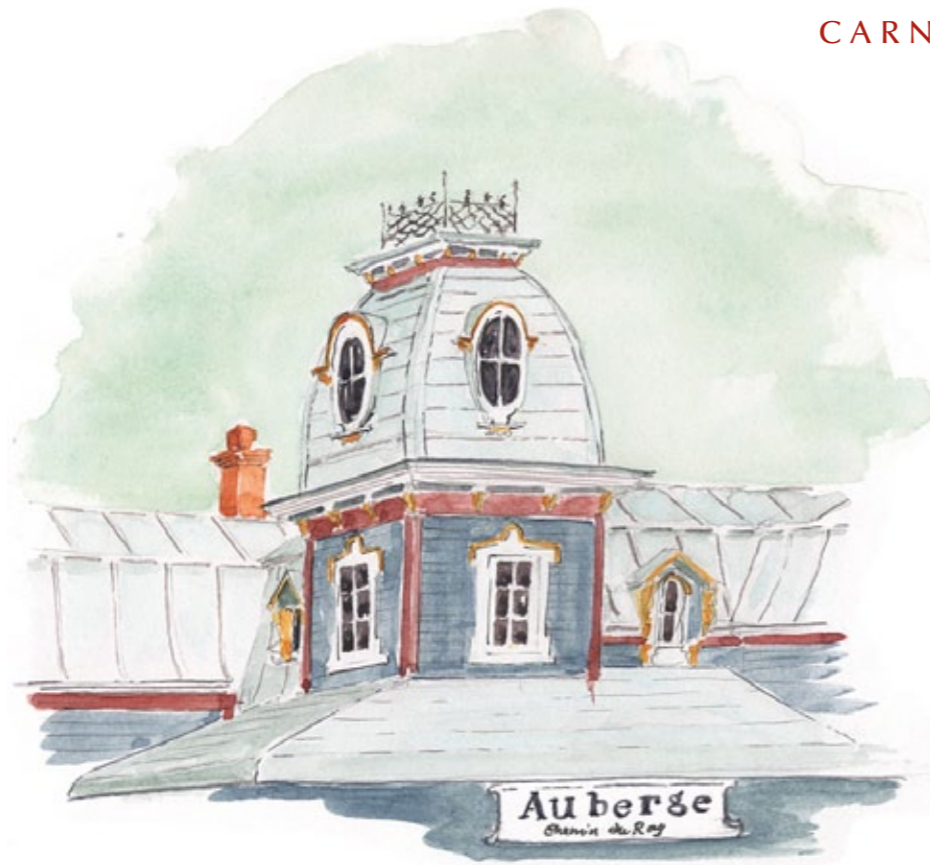
Depuis 1815 les services de diligence sont disponibles seulement pendant l'hiver lorsque la navigation à vapeur s'interrompt, soit du début décembre à la mi-avril approximativement. Sur la route, les voyageurs se protègent

du froid sous d'énormes manteaux de fourrure ou d'épaisses peaux de buffle ou d'ours. Certaines diligences sont pourvues de briques chaudes qu'on place sous les pieds, d'autres sont tapissées d'une couche de paille en guise d'isolant.

À quelques mètres du relais, le conducteur annonce son arrivée en sonnant du cor. Chez François Hamelin, à mi-chemin entre Québec et Trois-Rivières, on sert le repas du midi. Autour de la table les convives se réchauffent et les conversations s'animent, bien souvent en anglais, car la Red Line recrute une bonne partie de sa clientèle parmi la bourgeoisie anglophone.







AU XVIII^e SIÈCLE, il n'y a pas d'auberge sur le chemin du Roy. Pour le gîte et le couvert, les voyageurs doivent compter sur la générosité des habitants. La qualité de la réception étant variable, « on arrange les journées de façon à pouvoir loger dans les meilleures maisons », rapporte Louis Franquet. Le grand voyer Lanouiller de Boisclerc, continuellement sur la route, aura à souffrir de la trop grande hospitalité des habitants. N'osant refuser le petit verre d'alcool offert par tout un chacun, il contracte des habitudes d'intempérance qui inciteront l'intendant Bigot à le destituer en 1750. L'arrivée des diligences et l'accroissement des déplacements favorisent l'ouverture d'auberges. L'hébergement progresse avec l'apparition de l'automobile. Sur ces ruines s'élevait un hôtel connu sous le nom de château de pierre. Avec ses 25 chambres il passait pour l'un des établissements les plus confortables entre Québec et Montréal, jusqu'à ce qu'il soit détruit par le feu en 1951. L'implantation de l'autoroute 40 marque le déclin de la presque totalité de telles étapes, très fréquentées. Aujourd'hui, des auberges et gîtes de type « couette et café » reçoivent les touristes en quête d'un accueil personnalisé.





ENTRE DESCHAMBAULT et Grondines, la petite rue de Chavigny, ancien tronçon du chemin du Roy, délimite le hameau de la Chevrotière, un des rares ensembles homogènes à subsister au Québec. Son histoire remonte à 1674, quand François de Chavigny Lachevrotière, interprète et grand voyageur, s'installe dans le fief

que sa mère lui a légué. En 1767, son petit-fils fait reconstruire le moulin banal sur le bord de la rivière. Sur ce dessin, c'est le troisième bâtiment à partir de la droite.

En 1802, son arrière-petit fils décide « de le rétablir de neuf sur de plus

grandes dimensions » et fait bâtir à sa gauche celui qui est appelé aujourd'hui Moulin de la Chevrotière. On y a d'abord moulu de la farine, puis à la fin du XIX^e siècle on y a aussi cardé, « échiffé » et foulé de la laine. Avant sa fermeture en 1955, c'était un moulin à scie.



Toujours debout, les deux moulins sont aujourd'hui sous la bonne garde de Culture et Patrimoine Deschambault-Grondines, un regroupement de citoyens engagés dans la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine de la région depuis le début des années 1970.



moulin de la Chevrotière



CE BOUT DE CHEMIN a été rehaussé à deux reprises pour résister à la crue de la rivière, si bien que certains propriétaires ont dû se résoudre à transformer le rez-de-chaussée de

leur maison en sous-sol ou convertir le grenier en étage habitable. C'est le cas de Trefflé Gariépy, maître-meunier et copropriétaire du moulin de la Chevrotière à partir de 1877.

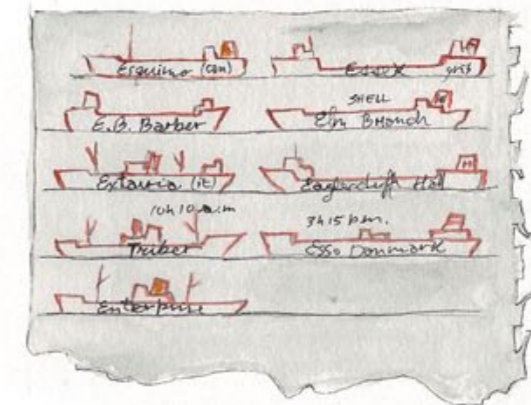
Grondines

EN 1776, lors d'un voyage entre Québec et Montréal, l'officier britannique Thomas Anburey se plaint du grand nombre de croix jalonnant la route entre chaque paroisse : « Ces croix élevées dans une bonne intention, écrit-il, sont une cause continuelle de retard pour les voyageurs ; et ces retards, quand il fait un froid vif, sont réellement

insupportables pour des hommes moins dévots que les Canadiens ; car quand le conducteur d'une calèche, voiture couverte semblable à nos chaises de poste, arrive près d'une de ces croix, il saute en bas de son cheval, se met à genoux, et récite une longue prière, quelle que soit la rigueur de la saison. »

Et l'officier de conclure, excédé : « Je vous laisse faire vos réflexions sur les Canadiens et leur dévotion. »





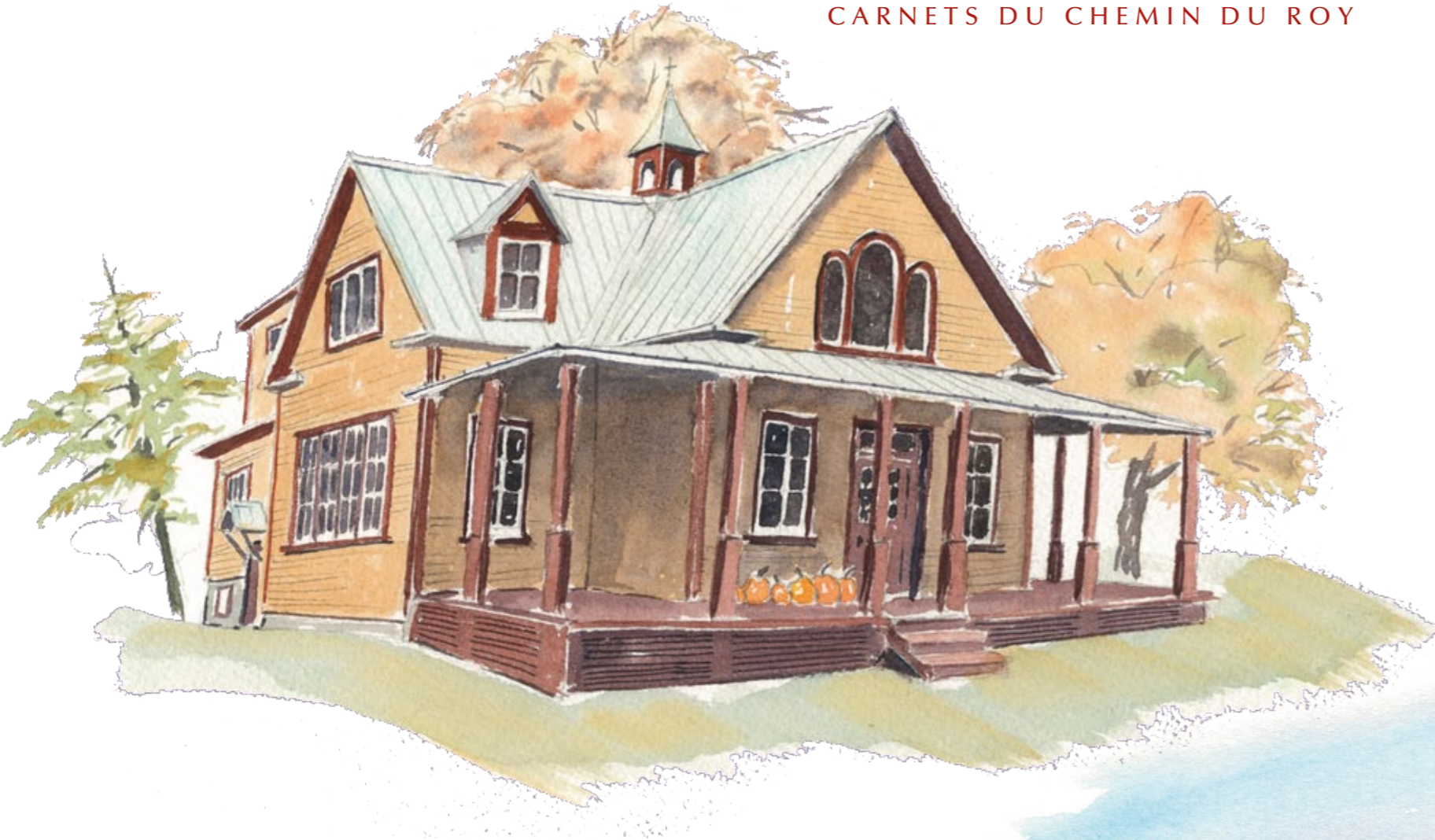
SUR LE SITE du premier village de Grondines près du fleuve, un moulin à vent est érigé en 1674. Après deux siècles de fonctionnement, le vieux moulin banal est abandonné. En 1912, le gouvernement canadien l'acquiert, le répare, le surélève de 30 centimètres, perce des ouvertures et remplace le toit pivotant par un toit fixe. Le moulin

devient phare. Un simple fanal hissé au haut d'un mât fait office de lampe. La principale tâche du gardien est la surveillance du trafic maritime. Il doit noter le nom de chaque bateau qu'il voit ainsi que l'heure de son passage et la température extérieure. Il est avisé de l'approche d'un navire par le gardien de la station précédente et en transmet le

signalement à la station suivante. Ce contrôle sert à prévoir l'heure d'arrivée du bateau au port le plus proche et à réserver à temps les services des débardeurs. Il permet aussi d'entreprendre des recherches si le bâtiment accuse un retard anormal. La modernisation du système de communication maritime entraîne la fermeture de la station en 1967.



église de Grandines





A Grandines-ouest, deux éléments signal dans le paysage d'hiver :
une maison traditionnelle de Portneuf et l'alignement de la course des Anses.

DURANT sa campagne d'embellissement des routes, mise sur pied dans les années 1920, le ministère de la Voirie ne se préoccupe pas uniquement de planter des arbres d'ornement. Afin d'inciter les cultivateurs à améliorer l'apparence de leurs propriétés, il fournit gratuitement «une quantité suffisante de chaux pour blanchir maisons, granges, étables et clôtures situées à une distance n'excédant pas deux cents pieds de la route». Mais

le cheval de bataille de la Voirie est la suppression des panneaux-réclames, car «non seulement sont-ils une nuisance aux touristes, mais ils défigurent les panoramas.» Selon le ministère, cette situation est loin de rendre service aux annonceurs : «Moins il y aura d'affiches, plus le paysage y gagnera et plus nous recevrons de touristes. Le commerce y trouvera son profit.» Un discours qui mériterait d'être remis à l'honneur aujourd'hui.

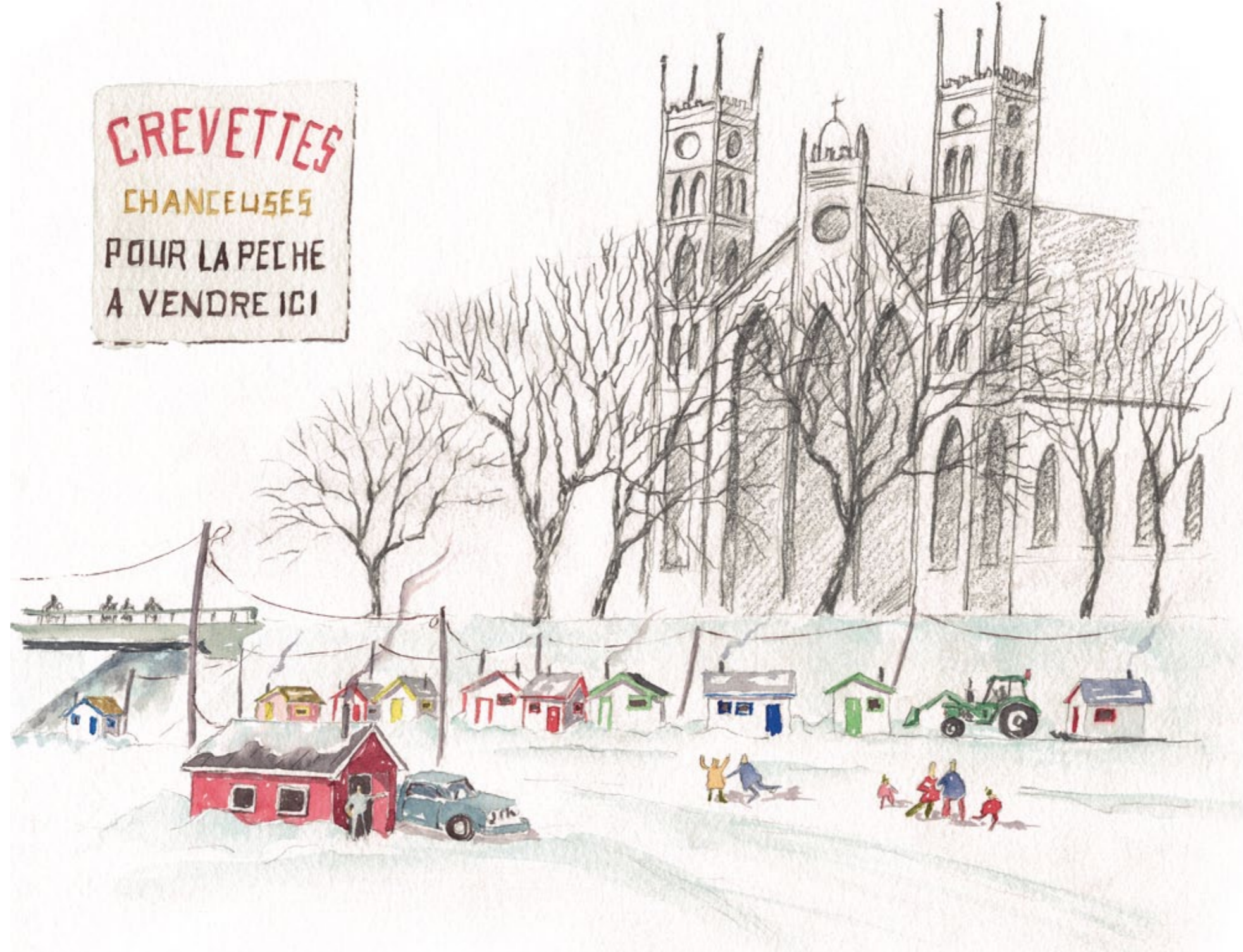




Portion de l'ancien chemin du Roy
à Grandihes



Hôtel de ville, logé dans
l'ancienne caserne de pompiers.



CHAQUE ANNÉE à la fin décembre, un deuxième village prend forme au pied de l'imposante église de Sainte-Anne-de-la-Pérade. En quelques jours, des centaines de cabanes sont tirées

sur le couvert de glace de la rivière Sainte-Anne. Alignées le long de rues éclairées, signalisées et déneigées, ces petites maisons chauffées et meublées accueillent chaque année plus de

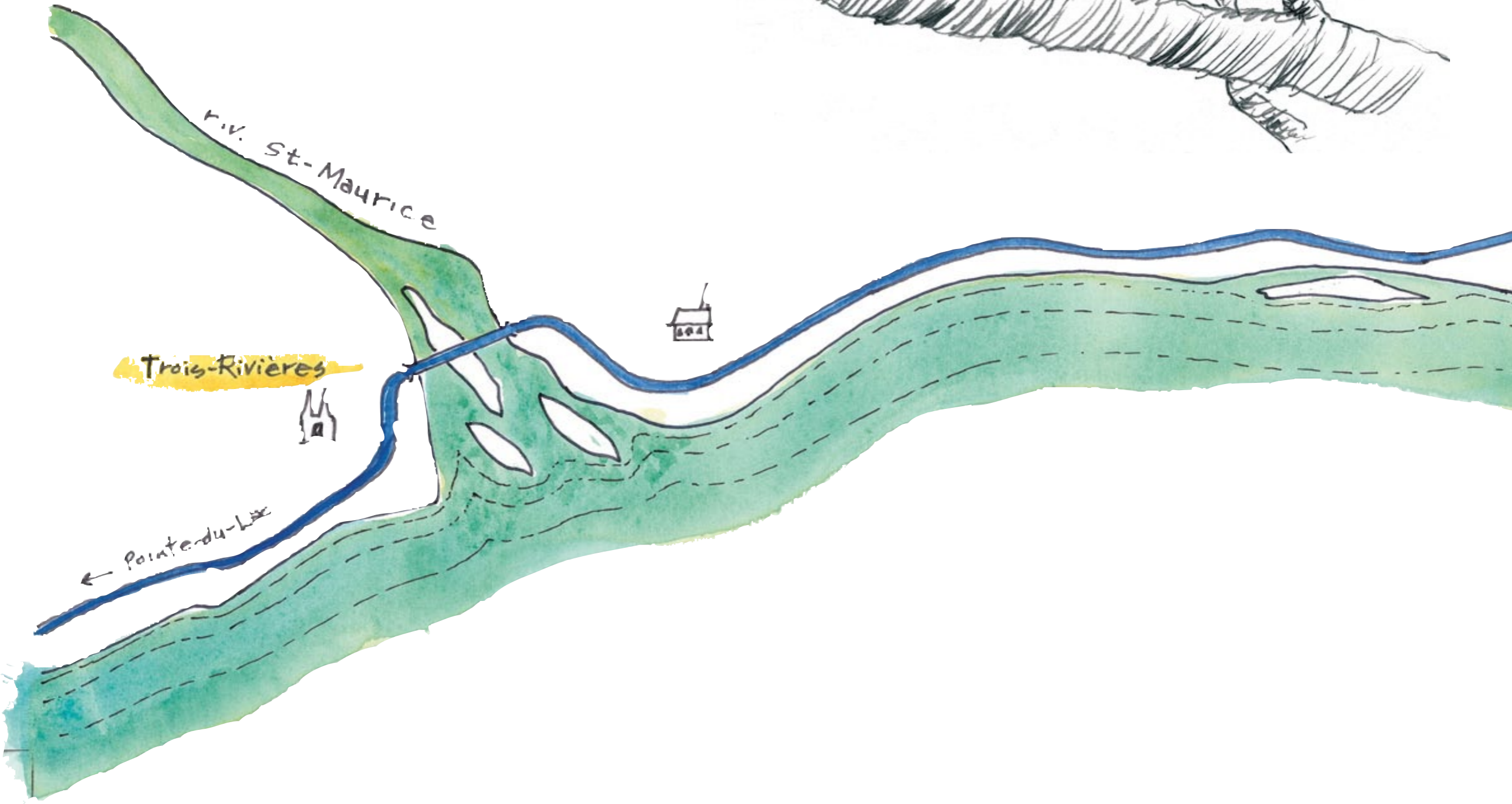
cent mille pêcheurs de poulamon atlantique, un poisson prolifique qui fraie dans la rivière jusqu'à la mi-février.



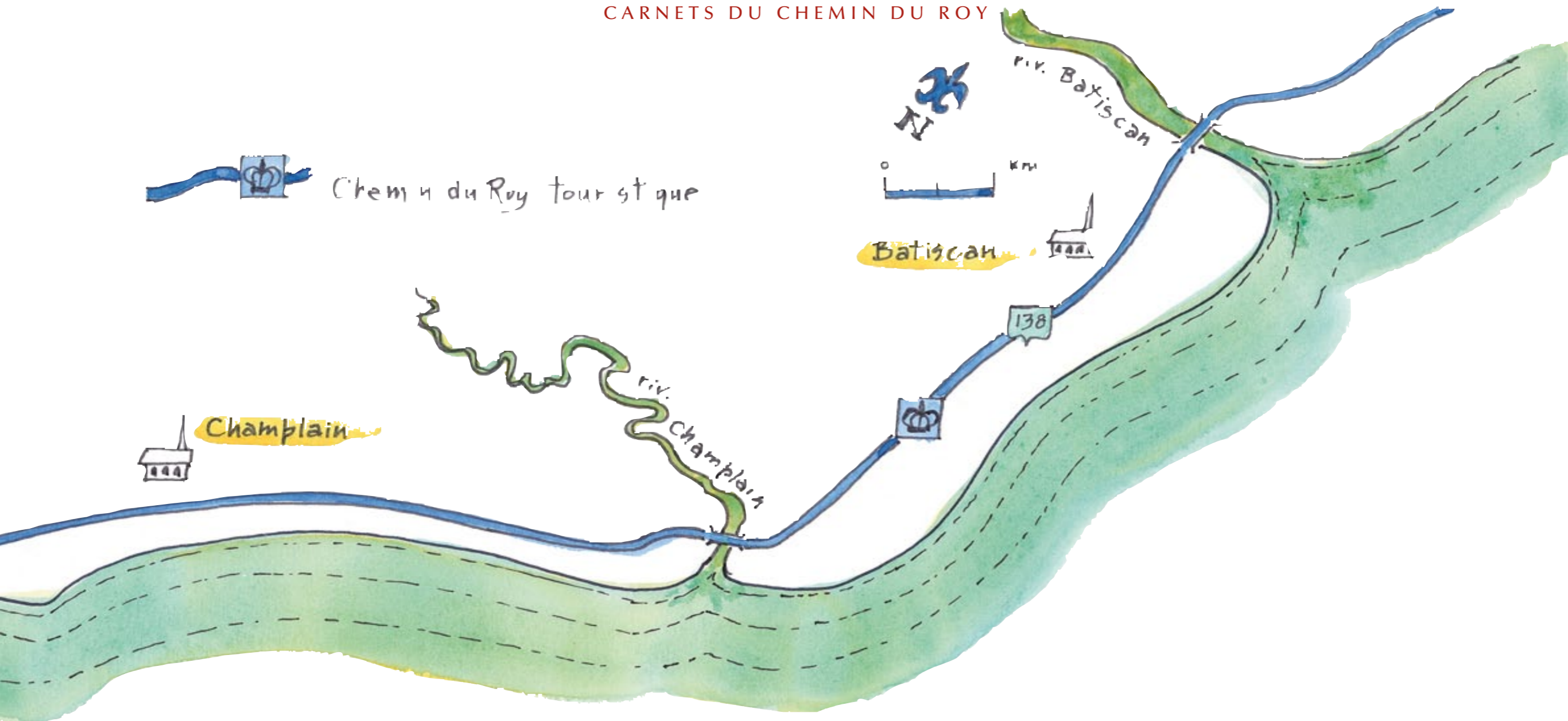
ON PÊCHE le poulamon à travers un trou percé dans la glace, à l'intérieur de la cabane. Ce poisson est connu également sous les noms de loche, de poisson de Noël, de tomcod et de petite morue. Mais son appellation la plus courante est « petit poisson des chenaux ». Il la tient des trois chenaux formés par les deux îles à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, tout près de la ville de Trois-Rivières qui doit également son nom à ces trois embranchements. C'est là qu'au début du XVII^e siècle les pionniers ont appris des Algonquins à pêcher sur la glace.



*Batiscan
Champlain*



CARNETS DU CHEMIN DU ROY



Batiscan

PENDANT longtemps le Saint-Laurent est demeuré la principale voie de communication entre les localités.

Les relations s'établissaient autant entre les paroisses des rives opposées qu'entre les paroisses voisines. Ainsi Saint-Pierre-les-Becquets était aussi proche de Batiscan que l'étaient Champlain ou Sainte-Anne-de-la-Pérade. En été, on se déplaçait en bateau, en hiver on circulait sur les ponts de glace. Les mariages entre tourtereaux provenant de paroisses situées l'une en face de l'autre n'étaient pas rares. Les échanges commerciaux entre les deux rives étaient multiples.

Le dragage du chenal maritime au milieu du XIX^e siècle et l'arrivée des premiers brise-glaces au début du XX^e siècle amenuisent peu à peu le lien entre les rives opposées. Jadis unies comme deux rues d'un même village par des transactions régulières et des liens de parenté, elles deviennent étrangères l'une à l'autre.



village de Batiscan



A Batiscan, l'observateur averti sait bien
que ce porte-conteneur à 060.5° dans la traversée
de Batiscan, changera de course dans
quelques instants.



une belle de Batiscan

Champlain

AU DÉBUT des années 1930, le boom automobile favorise la multiplication des stations-service. Celle-ci fut construite à Champlain, en 1935, par la Champlain Oil Products Limited, selon le modèle architectural propre à cette compagnie. Issue de la fusion de plusieurs petites entreprises, elle a été fondée à Montréal par Charles-Émile Trudeau, père de Pierre Elliott Trudeau qui sera premier ministre du Canada à deux reprises dans la deuxième partie du XX^e siècle.

En 1969, la station passe sous la bannière Esso. Durant l'hiver, navigateurs, retraités, cultivateurs et gens des alentours s'y rassemblent pour



discuter politique, ce qui lui vaut l'appellation de « sénat ». En 1987, un feu ravage l'intérieur du bâtiment qui est transformé par la suite en casse-croûte, puis en boulangerie, dépanneur et même en commerce de location de vidéocassettes. Les pompes à essence, toujours en opération, se retrouvent à l'enseigne Sonic de 1990 à 2008, année où l'établissement cesse toute activité.

Dernier représentant à peu près intact de la marque de commerce Champlain au Québec, le petit garage est reconnu en tant que monument historique par la municipalité de Champlain en 2010.



**PARTOUT
LES DEMEURES**

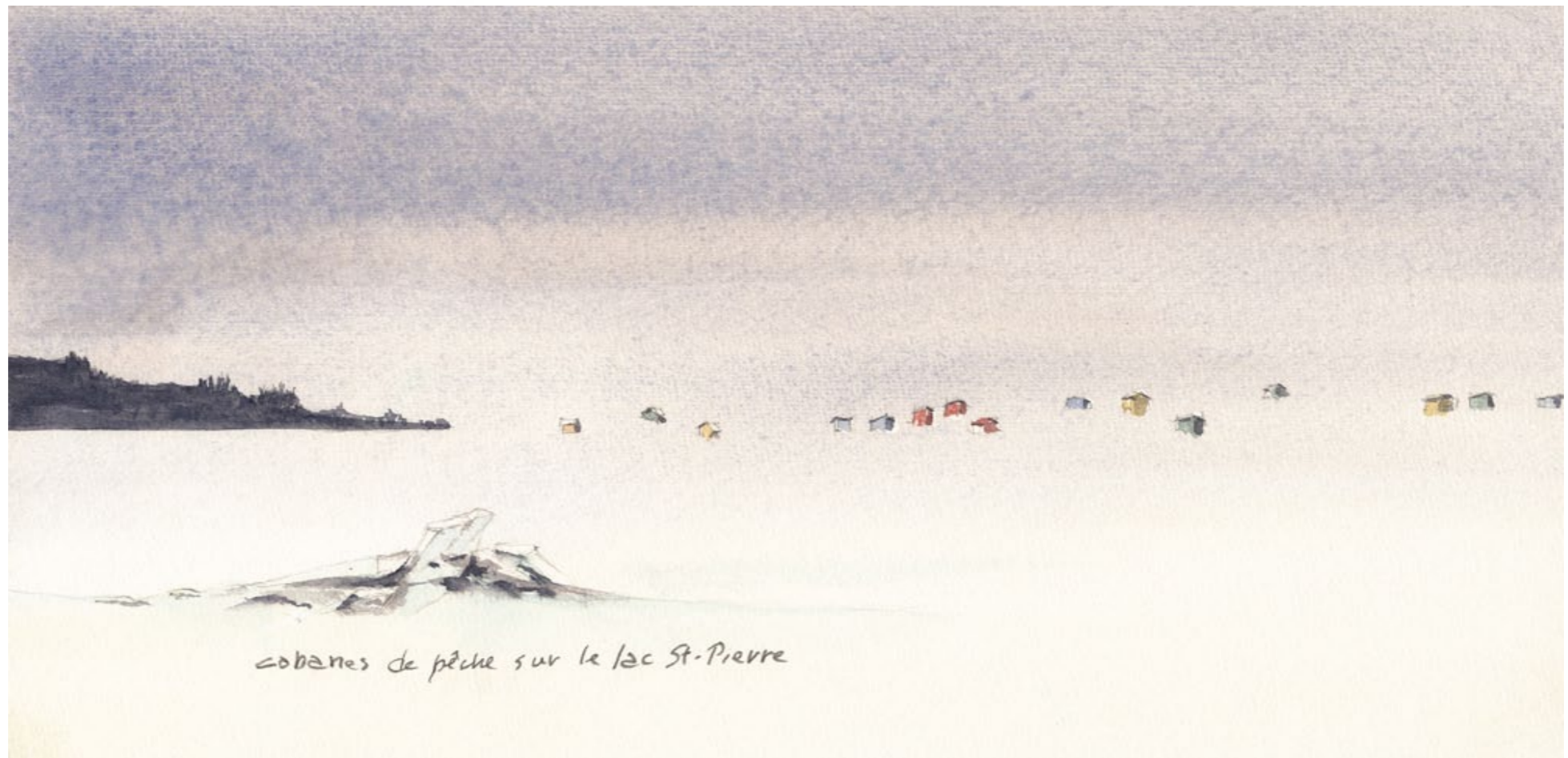
se lèvent, élégantes et enjolivées avec goût : maisons de bois à pignons ou à combles français, maisons de brique à rotonde ou avec large véranda, maisons bicentennaires adroitement rajeunies ou pieusement maintenues intactes par des fils fidèles. Mais toutes, les aïeules comme les dernières-nées, se prolongent dans un potager en arrière, alors qu'en avant elles s'ouvrent sur un parterre de gazon émaillé de tulipes, de pivoines, de jacinthes, de narcisses, de rosiers, de dahlias cultivés avec art. De sorte que l'on ne saurait distinguer, d'après l'apparence, la résidence du médecin et du notaire de celle du négociant et du capitaine de vaisseau.

ABBÉ EDDIE HAMELIN, *La paroisse de Champlain*, 1933.



Pointe-du-Lac
Yamachiche
Louiseville





Pointe-du-Lac



ENTRE Pointe-du-Lac et Berthier, les rives du fleuve s'écartent pour former le lac Saint-Pierre, une étendue d'eau douce de 480 km² qui, à la fonte des glaces, sort de son lit et inonde les plaines marécageuses sur son pourtour. Voilà qui ne facilite pas le maintien d'une route, particulièrement au XVIII^e siècle.

Dès 1732, le grand voyer Lanouiller de Boisclerc entreprend de relocaliser le chemin du Roy à environ trois kilomètres plus au nord, de Pointe-du-Lac jusqu'à Maskinongé. À partir de là le chemin retrouve la rive du fleuve en suivant la rivière du même nom. Toutefois, vers la fin du XVIII^e siècle, les courriers et quelques voyageurs prendront l'habitude de poursuivre

leur route sur les terres hautes jusqu'à la rivière Chicot, d'où ils gagneront Berthier. À la longue, cette voie – aujourd'hui la route du Pied-de-la-Côte et le rang York – remplacera le chemin en bordure du lac Saint-Pierre.

Reviement de l'histoire, le tracé actuel de l'autoroute Félix-Leclerc entre

Pointe-du-Lac et Berthierville, suit à peu près celui du tout premier chemin du Roy. Quant au lac Saint-Pierre, dont 90 % du territoire est demeuré sauvage, il a été reconnu Réserve de la biosphère par l'UNESCO en 2002. On peut y observer près de trois cents espèces d'oiseaux résidents ou migrateurs, dont l'oie des neiges.



Yamachiche



SUR LE PREMIER site de la paroisse de Yamachiche, au bord de la Grande rivière Yamachiche, une construction défie le temps. Cette maison a appartenu à Philias Héroux, propriétaire de la Tannerie Héroux qui fut en activité de 1857 à 1907. Dans l'atelier qui occupait un bâtiment à l'arrière, les peaux étaient plongées dans six grands bassins correspondant aux étapes du tannage. Le processus, qui durait environ trois mois pour les peaux adultes et un mois pour les peaux de jeunes animaux, dégageait des odeurs nauséabondes. Les voisins pouvaient enfin respirer quand, une fois tannées, les peaux étaient transportées sur la rivière jusqu'au fleuve où elles étaient mises à bord de goélettes ou de bateaux à vapeur qui en assuraient la livraison.





AUCŒUR de Yamachiche, une rangée de douze maisons de styles différents en met plein la vue. Cet ensemble regroupe la plus grande concentration de demeures conçues ou retouchées par les frères Joseph et Georges-Félix

Héroux. Pendant la deuxième partie du XIX^e siècle, ces deux menuisiers-sculpteurs-architectes-entrepreneurs ont transformé le paysage régional. Après avoir fait leur apprentissage à l'atelier d'Alexis Millette, qui se

prévalait également de tous ces titres, ils ont complété leur formation en Italie. Au retour, ils fondèrent un atelier de production architecturale qui employa jusqu'à une trentaine d'artisans.



Sur ces maisons en enfilade, l'influence des frères Héroix s'exprime surtout dans une ornementation abondante et variée qu'on appelait « dentelle à la Héroix ». La brique rouge des murs, provenant de briqueteries exploitant

les terres argileuses de la région, est généralement recouverte d'une peinture protectrice de même couleur, ce qui avive le contraste avec le blanc des ornements.

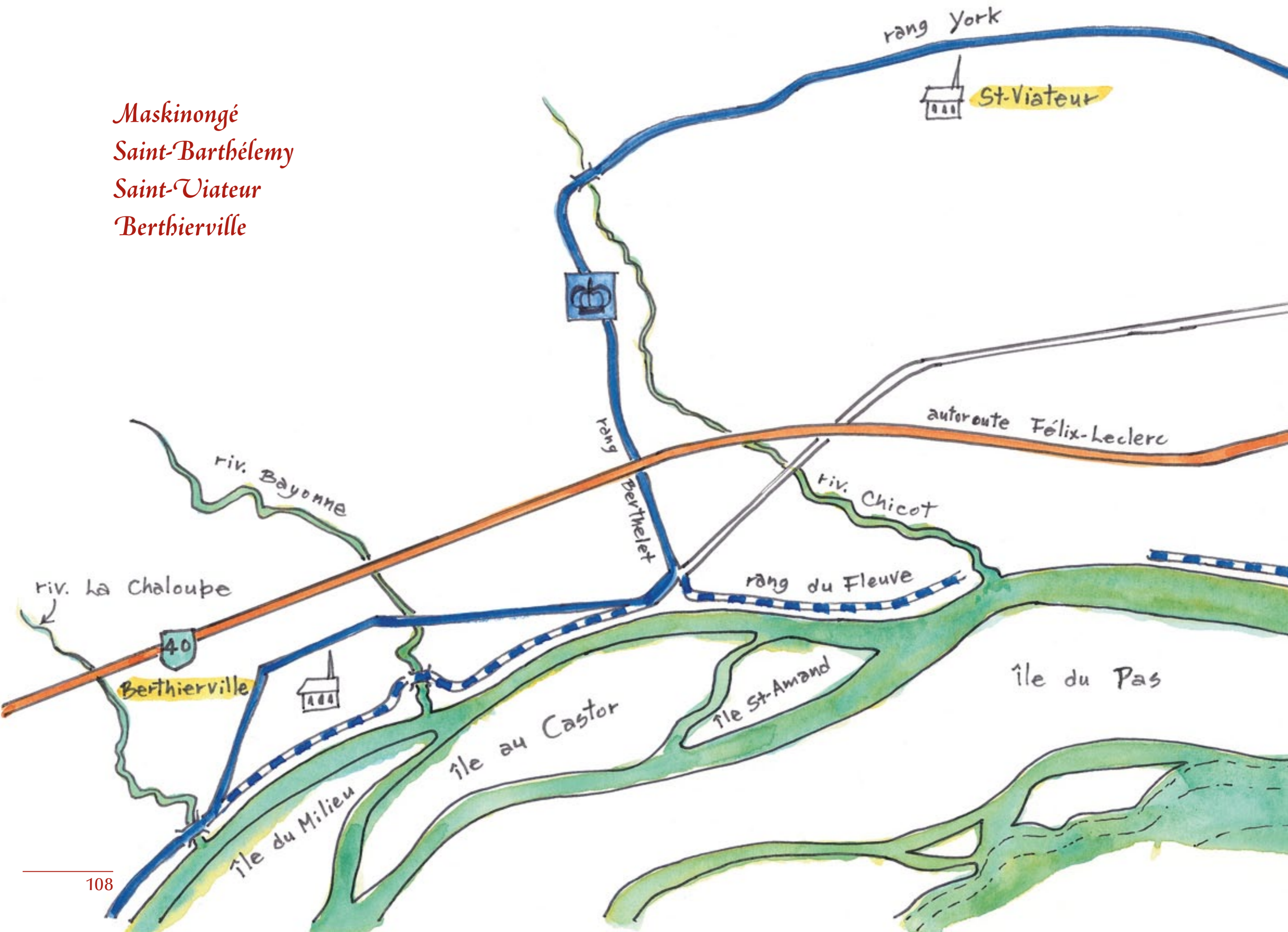
Louiseville

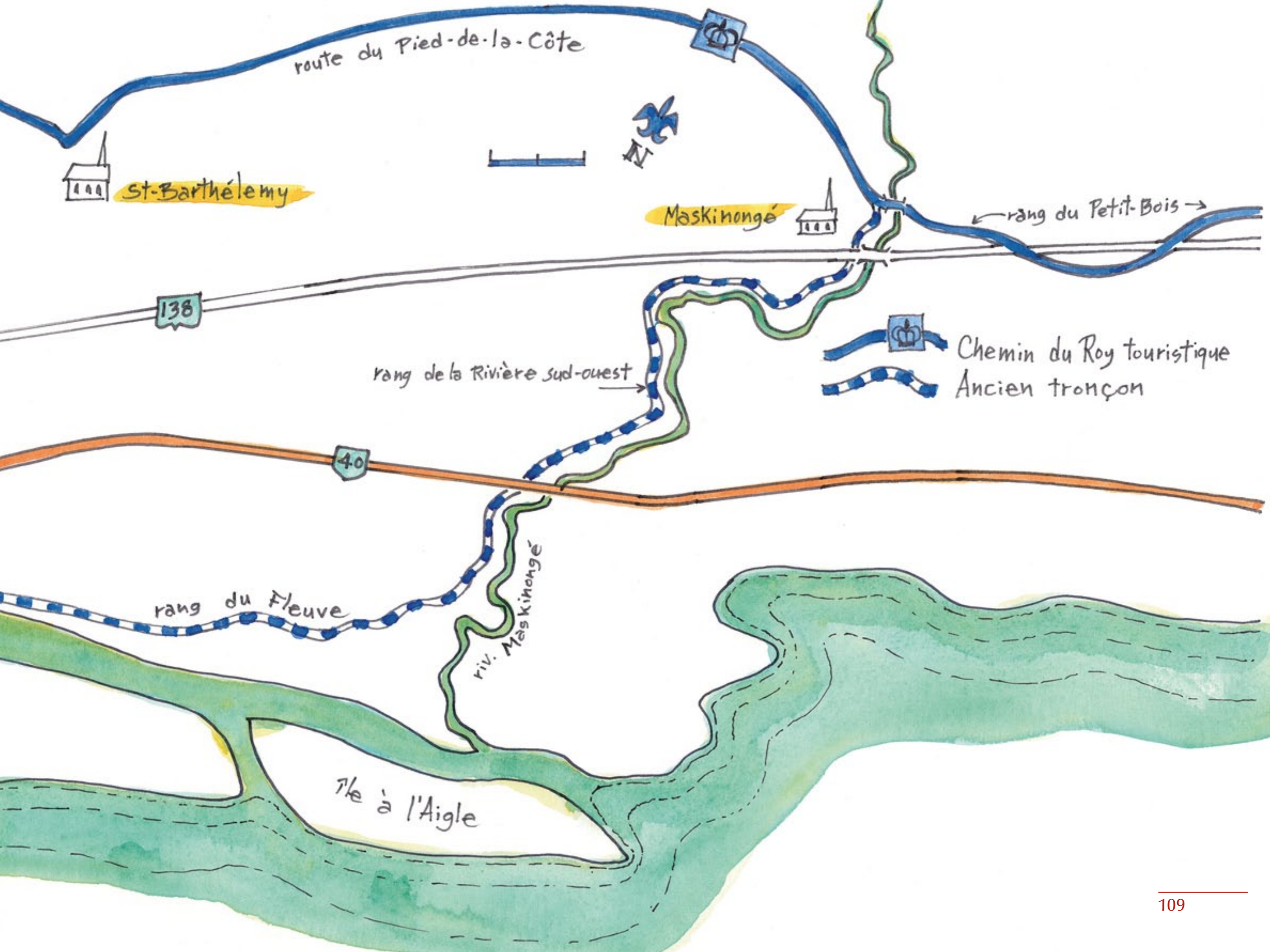


Poulailler
chemin des Petites-Terres



*Maskinongé
Saint-Barthélemy
Saint-Viateur
Berthierville*





route du Pied-de-la-Côte

st-Barthélemy

Maskinongé

rang du Petit-Bois

138

rang de la Rivière sud-ouest

Chemin du Roy touristique
Ancien tronçon

40

rang du Fleuve

riv. Maskinongé

île à l'Aigle

Maskinongé





À L'AUTOMNE 2009, Richard Vienneau et Isabelle Thibeault trouvent sur un site Internet de vente immobilière exactement ce qu'ils recherchaient : un bâtiment historique qu'ils pourront faire revivre, à l'ancienne comme à la moderne. C'est ainsi qu'ils deviennent propriétaires du magasin général Le Brun, à Maskinongé.

Au début du XX^e siècle, Odilon, Oscar et Joseph Le Brun avaient agrandi ce commerce dont l'origine remonte à 1827. Jusqu'à 24 commis servaient alors une clientèle locale et régionale. La famille Lebrun mit fin à ses activités en 1974.

En 1981, grâce à la détermination de Serge Martin et Gisèle Saucier, le Magasin général Lebrun fut reconnu en tant que site historique par le gouvernement du Québec; il accueillit le public de 1997 à 2008. Les propriétaires actuels ont rouvert les portes en juin 2010. À la fonction de musée, ils ont ajouté celles de boutique

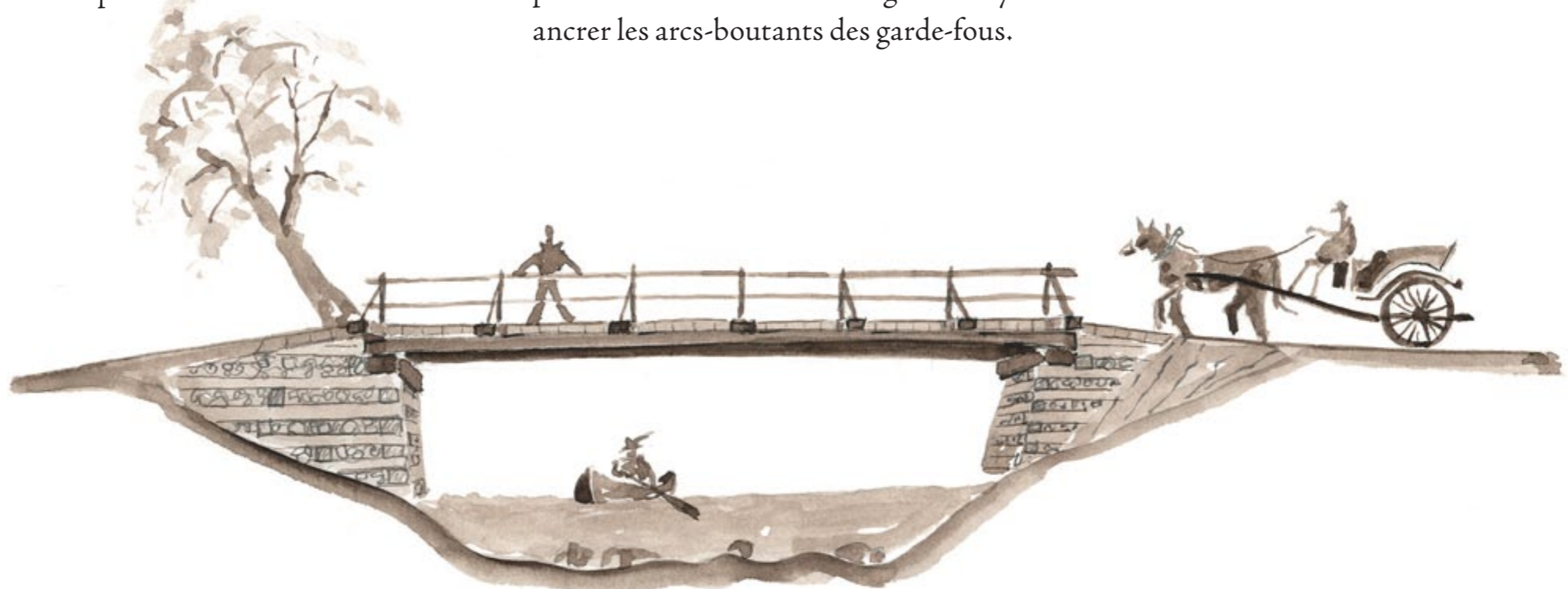
champêtre et de salle de spectacles, au grand plaisir des gens des alentours qui en ont fait un lieu de rencontre et de souvenance.

LORSQUE le grand voyer Lanouiller de Boisclerc entreprend l'inspection des chemins en 1731, il constate la quasi absence de ponts. Sous ses ordres, on en érigea pratiquement partout. Ils seront faits de bois, car il s'en trouve à portée de la main sur tout le

territoire. Le grand voyer privilégie le cèdre, plus résistant à l'eau. Le type de construction sera toujours le même : de chaque côté de la rivière, on élève deux murs de soutènement sur lesquels sont déposées deux grosses poutres. Cinq lambourdes de cèdre, fixées en travers sur ces poutres, enjambent le cours d'eau. Le tout est pavé de pieux équarris de quatre mètres et demi de long. À tous les trois mètres, on intercale un pieu de six mètres de long afin d'y ancrer les arcs-boutants des garde-fous.



Pont de métal
rivière Maskinongé



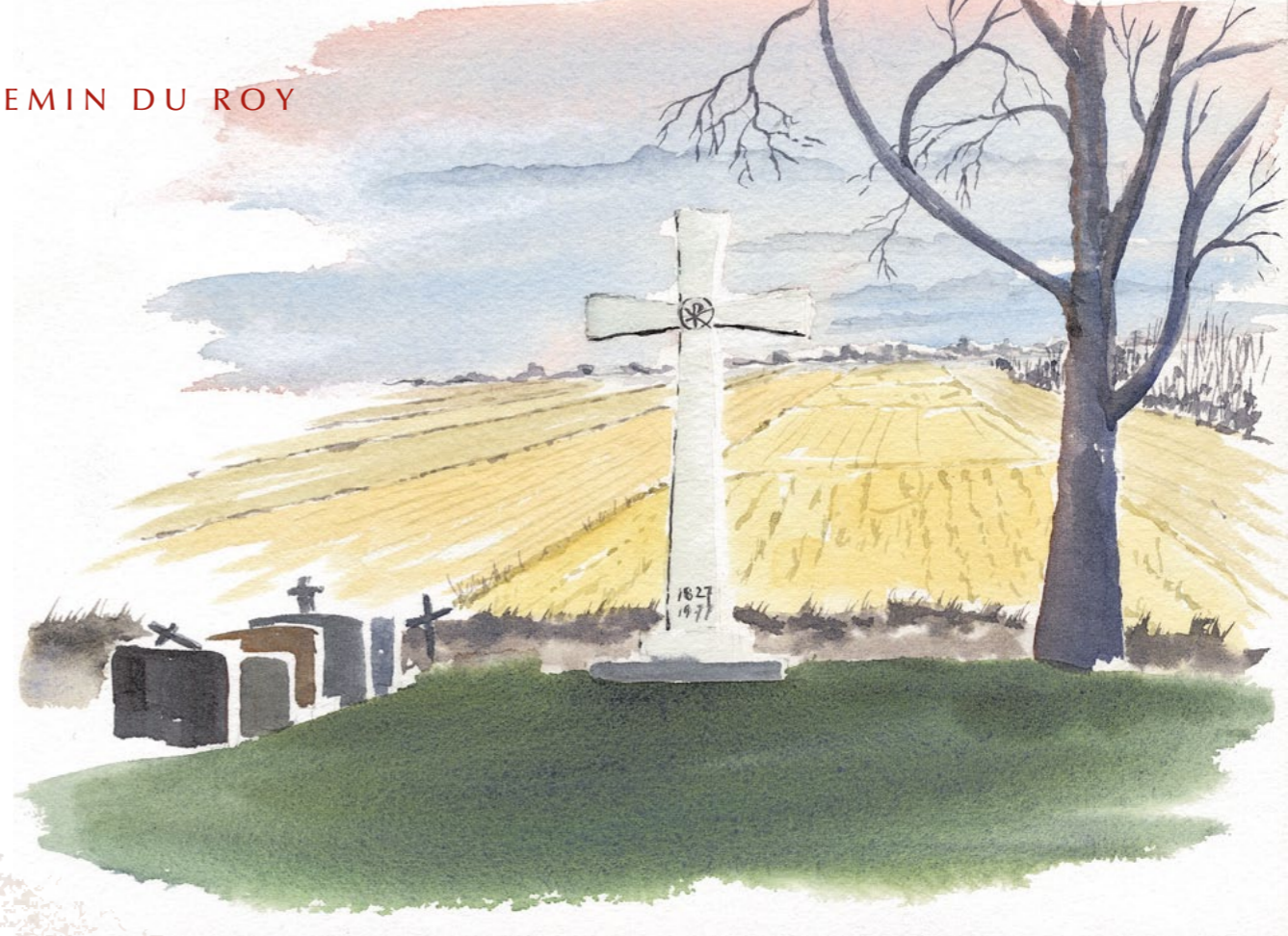
Saint-Barthélemy

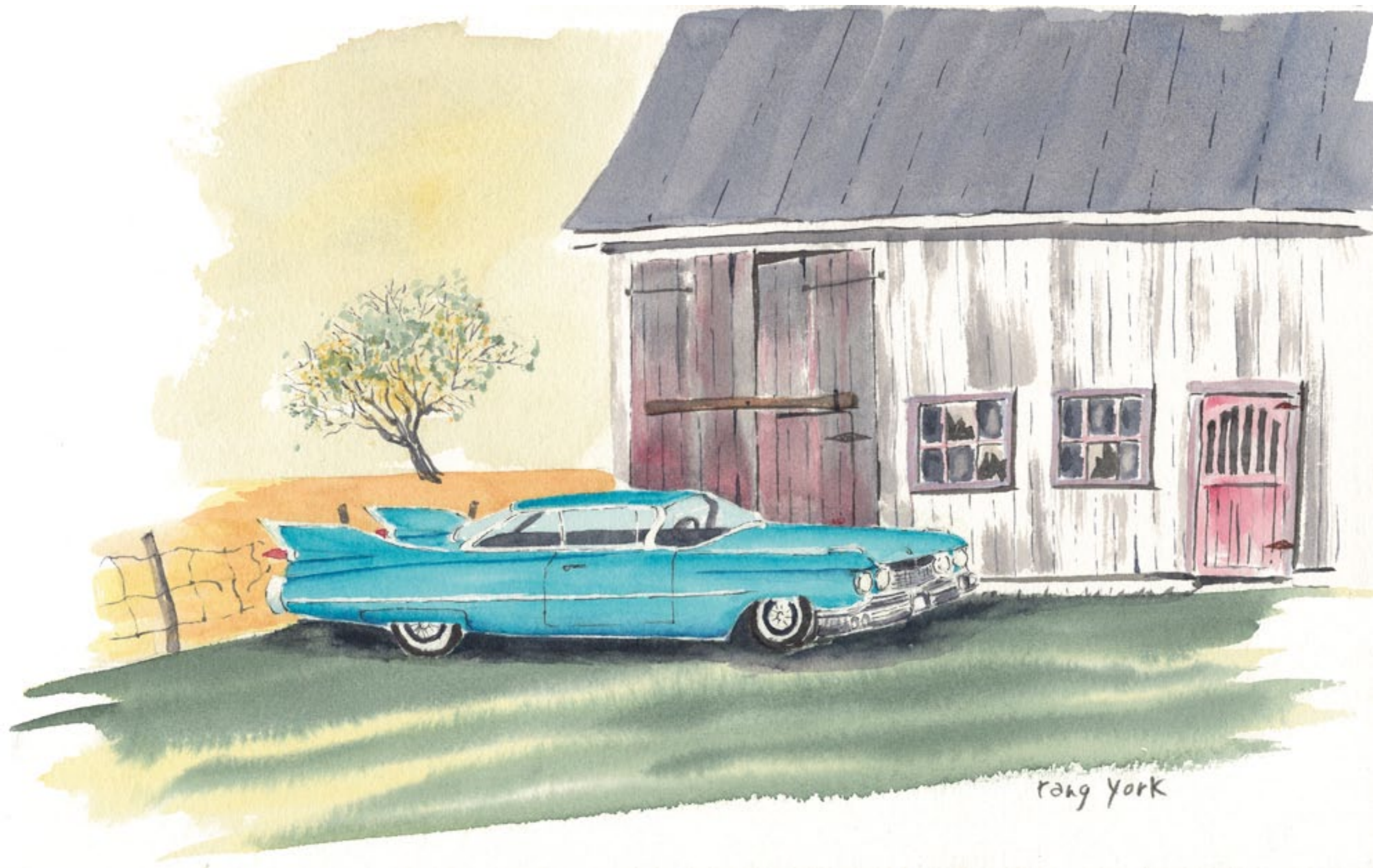


Séchoir à maïs - rang York



St-Barthelemy - rang York





rang York

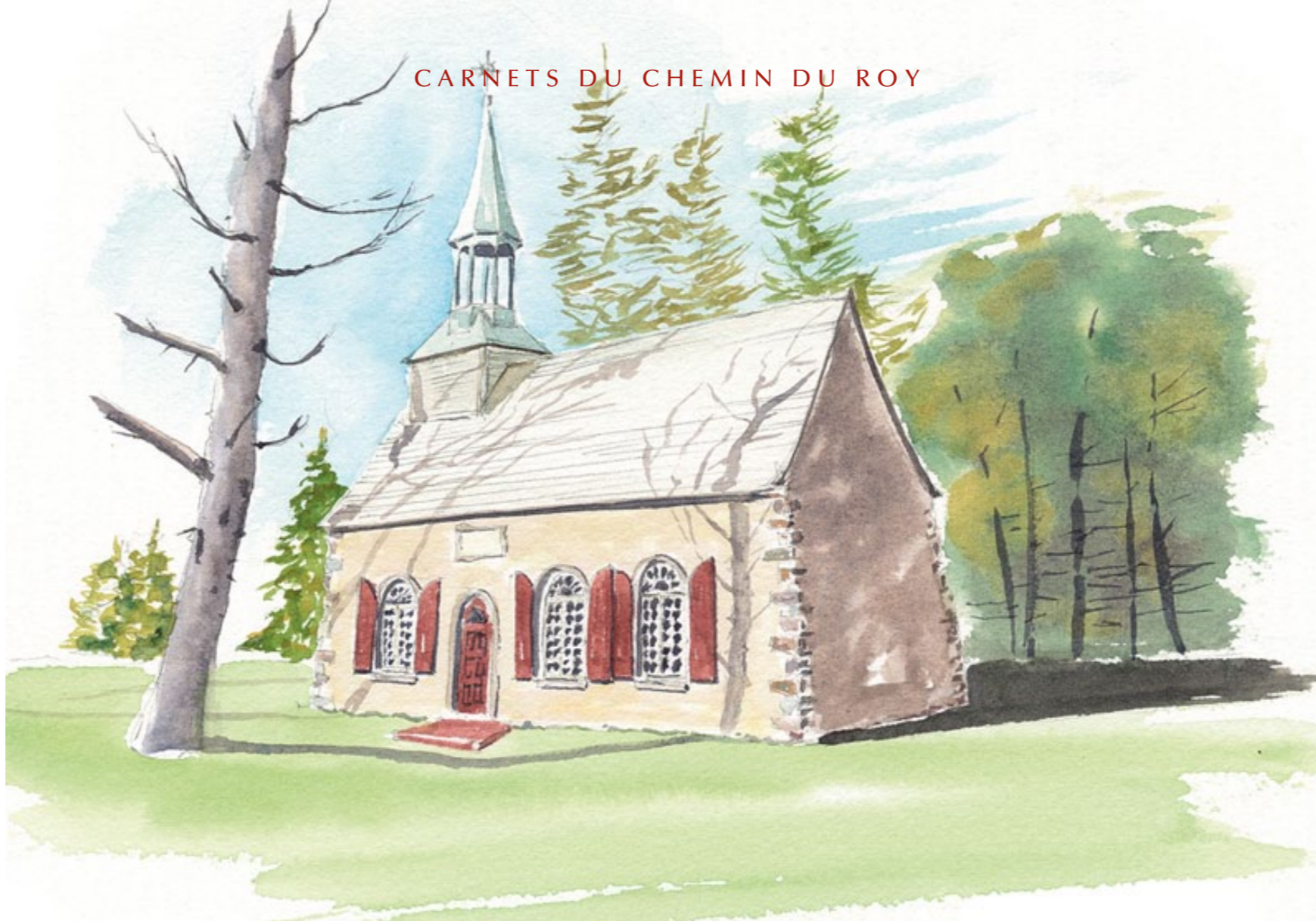


sentiers de vaches le long du rang York

Berthierville

À L'EST de Berthierville, le rang du Fleuve longe le chenal du Nord, qui sépare l'île Dupas de la terre ferme. Les agriculteurs dont les champs jouxtent ce chemin de terre en sont les seuls utilisateurs puisqu'il s'arrête à la rivière Chicot. Cependant, un bac a permis de traverser ce cours d'eau jusque dans les années 1940.

De plus, en 1748, Lanouiller de Boisclerc écrivait dans un procès-verbal « qu'il sera entretenu un canot avec des cordes assez longues sur la rivière du Grand Chicot pour que les courriers puissent passer promptement », ce qui indique que ce bout de chemin, sans empierrage ni asphalte ni fils électriques, est probablement l'un des plus anciens et authentiques tronçons du chemin du Roy.



L'ÉCOSSAIS James Cuthbert et ses descendants ont marqué l'histoire de la région. Aide de camp du général Wolfe, James Cuthbert fut l'un des premiers soldats de l'armée britannique à s'établir au pays après la Conquête. En 1765, il acquit d'abord la seigneurie de Berthier. Par la suite, il agrandit progressivement son territoire par l'achat d'autres

seigneuries des alentours. En 1783, une vingtaine de familles anglophones y étaient déjà installées.

En 1786, James Cuthbert fit construire une chapelle funéraire à la mémoire de son épouse décédée l'année précédente. Seul temple presbytérien de la région, elle servira quelque temps de lieu de culte pour les familles de cette

confession. Soucieux de maintenir la hiérarchie des classes, Cuthbert fit en sorte que le jubé, réservé aux serviteurs de ces familles, ne fut accessible que par un escalier extérieur.

Bien que presbytérien, James Cuthbert envoya ses trois fils – Alexander, James et Ross – étudier au Collège des Jésuites, à Douai, en France.



Il souhaitait leur faire apprendre la langue française et le droit civil français encore en usage au pays. À son grand dam, l'influence des Jésuites dépassa ses visées : Alexander et James décidèrent de se convertir au catholicisme.

Héritier des seigneuries de Berthier, Maskinongé et Dusablé, James

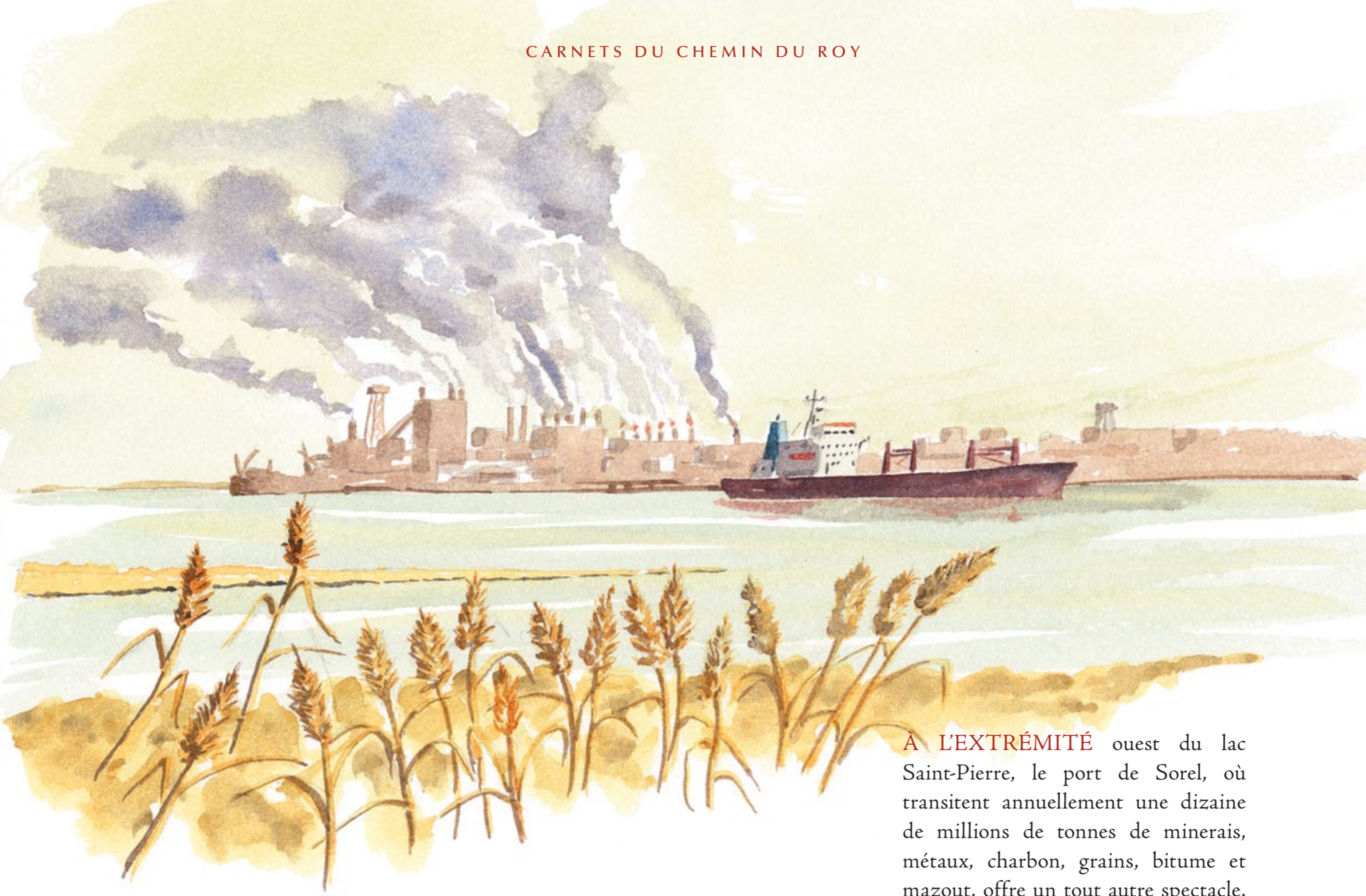
Cuthbert fils fut d'abord militaire. Puis il se consacra à la politique à partir de 1798, jusqu'à la parution du rapport Durham, en 1840, qui préconisait de réunir le Haut et le Bas-Canada en un seul État. Acquis aux intérêts des Canadiens français, James s'opposait à cette mesure, craignant qu'elle entraînant leur assimilation.

Son fils, Edward Octavian Cuthbert, fut le troisième et dernier seigneur de cette lignée. Maire de la ville de Berthier et député fédéral du comté à la fin du XIX^e siècle, il choisit d'habiter cette petite maison plutôt que le manoir familial au bord de la rivière Bayonne, alors passablement délabré.



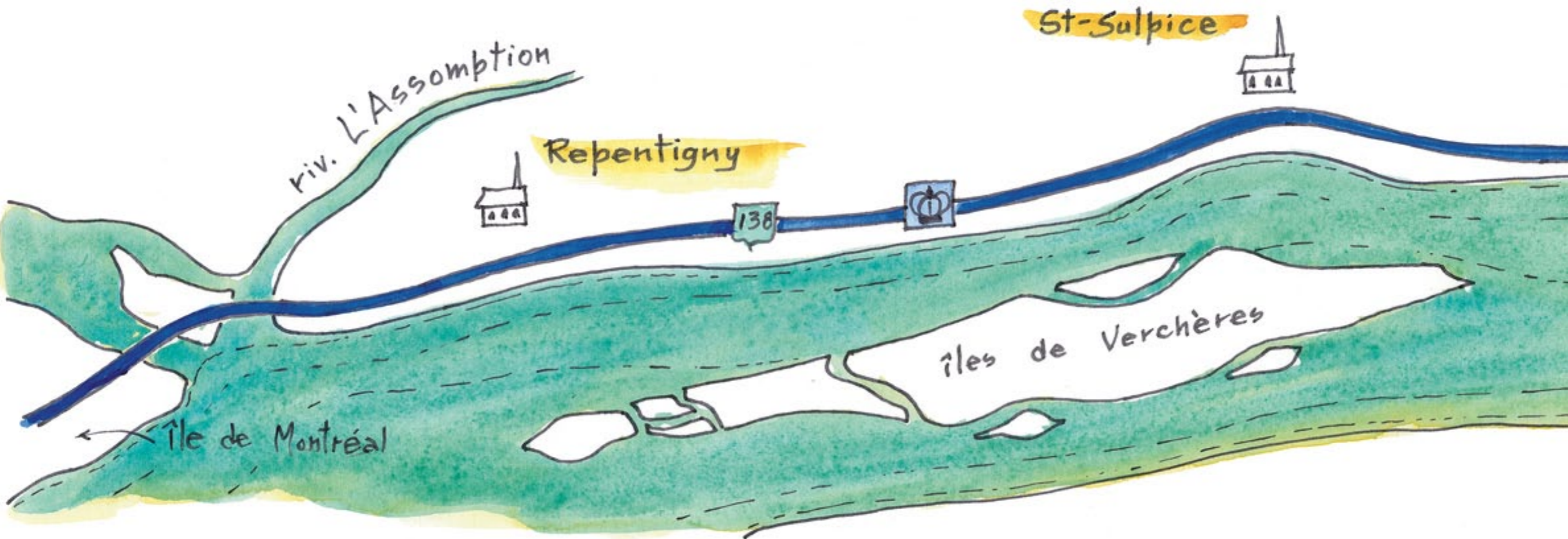
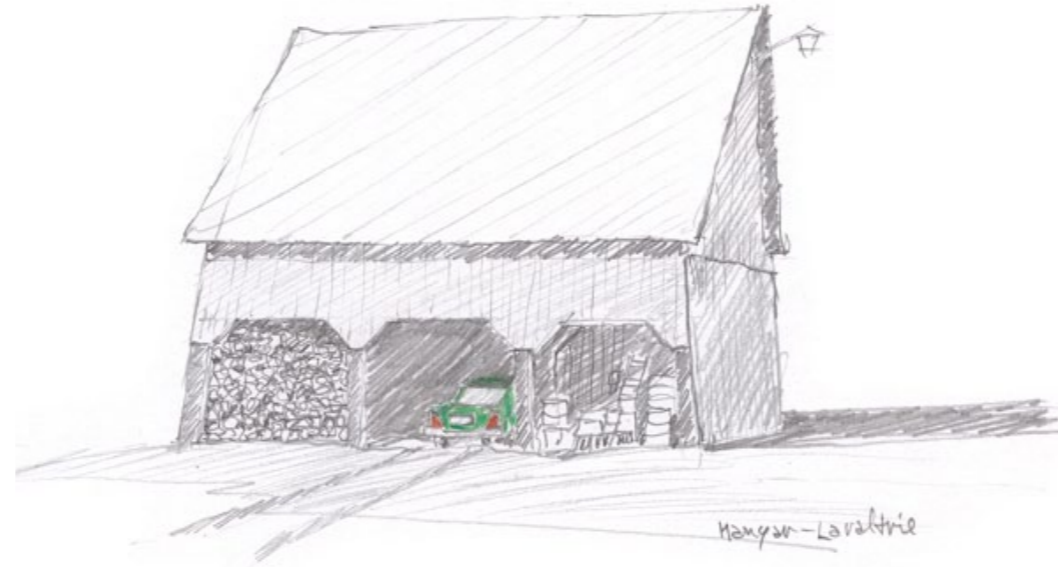
DE L'AUTRE CÔTÉ du chenal du Nord, on peut entrevoir quelques-unes des centaines d'îles peuplant le lac Saint-Pierre. Entrelacés de chenaux et de marais, ces « bayous du Nord » abritent des centaines d'espèces de poissons, d'oiseaux, d'amphibiens, de reptiles et de petits mammifères.

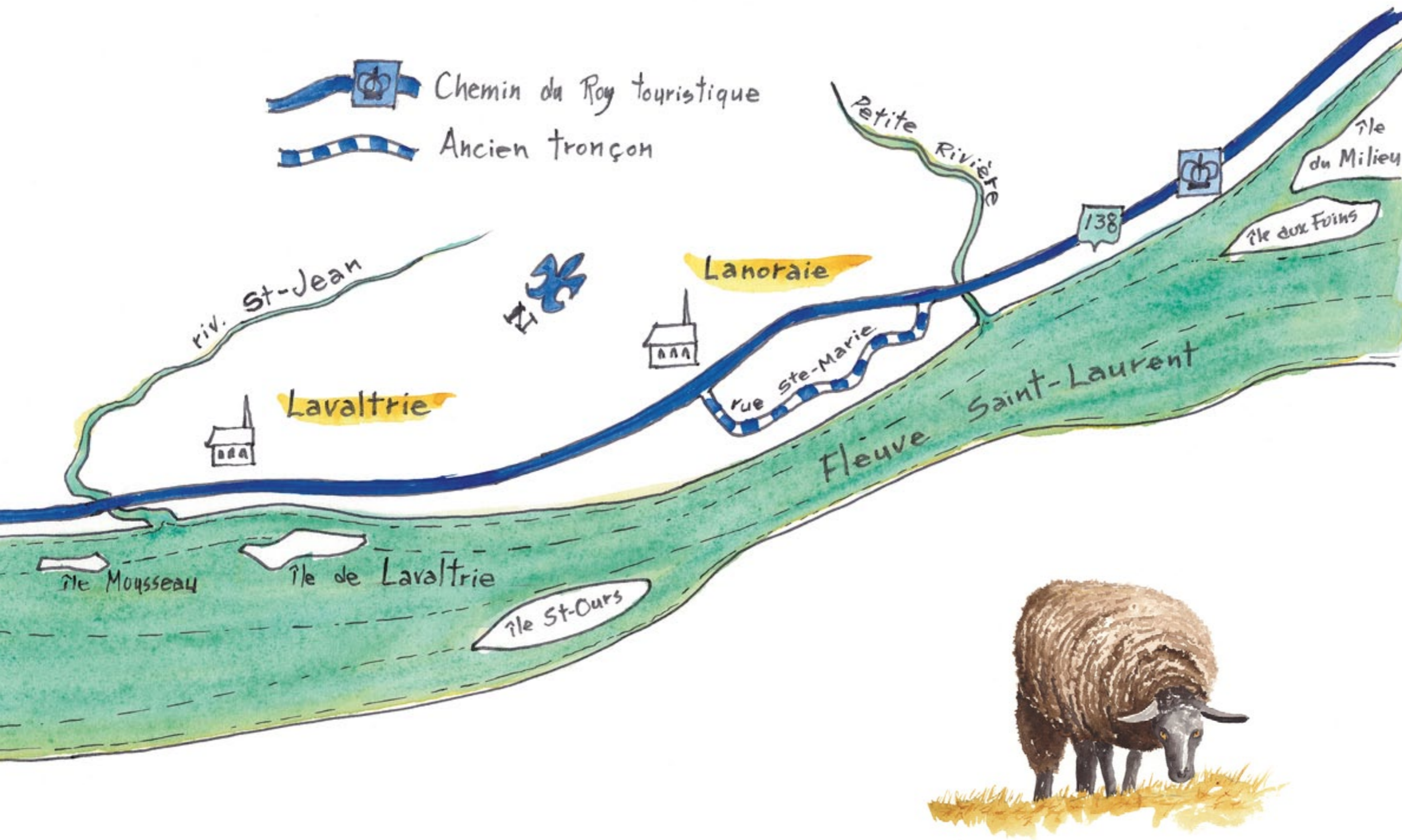
Berthierville - 17/09/10



À L'EXTRÉMITÉ ouest du lac Saint-Pierre, le port de Sorel, où transitent annuellement une dizaine de millions de tonnes de minerais, métaux, charbon, grains, bitume et mazout, offre un tout autre spectacle.

Lanoraie
Lavaltrie
Saint-Sulpice
Repentigny





Lanoraie



village lanoraie



*Chez
Cocotte*
887 1717

**TABLES
intérieures**
À L'ARRIÈRE
OUVERT
beau temps, mauvais temps

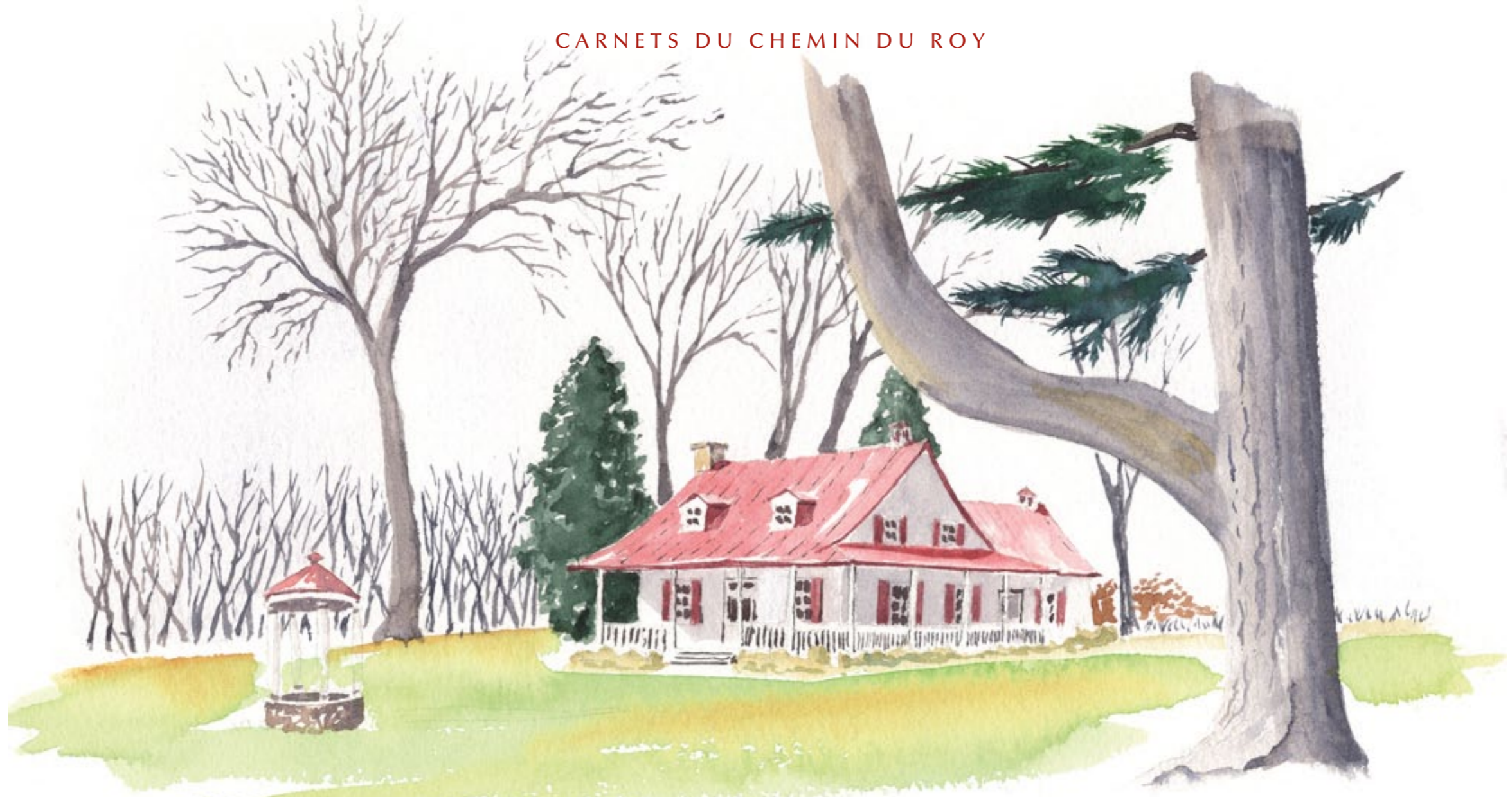
le meilleur
Hot-Dog
à u monde
est ici!



Frites Maison



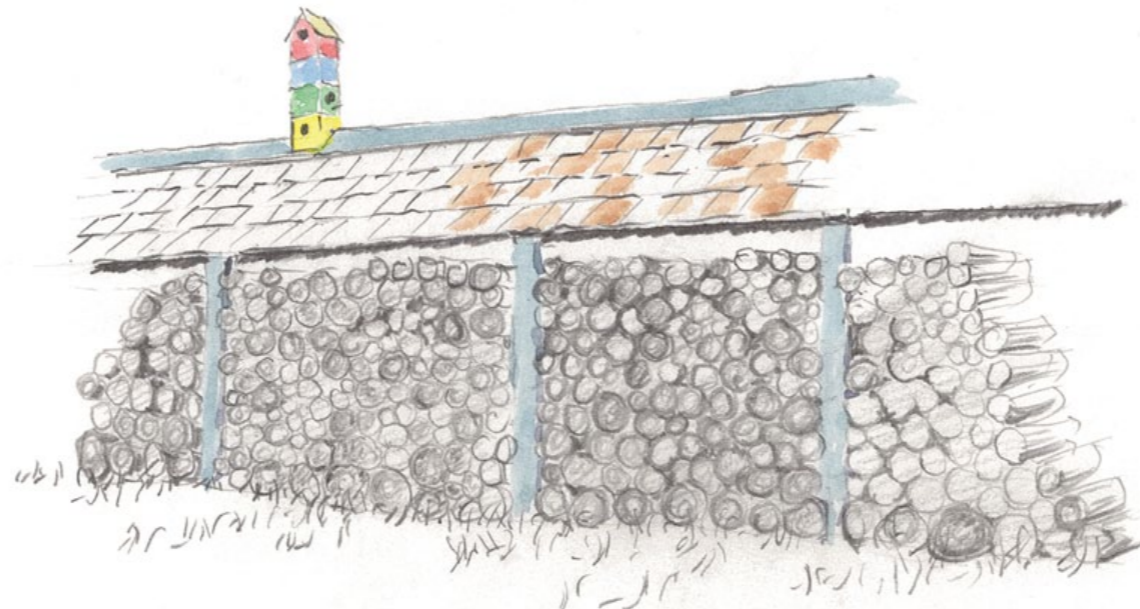




L'HISTOIRE de la famille Cuthbert s'incarne jusque dans cette maison de Lanoraie qui fut érigée en 1821 pour loger les serviteurs de Ross Cuthbert, troisième fils de James Cuthbert et héritier de la seigneurie Lanoraie-d'Autray. Il habitait un manoir juste à côté.

Écrivain à ses heures, avocat et homme politique, Ross Cuthbert resta fidèle à la foi de ses ancêtres, contrairement à ses deux frères, ce qui lui valut probablement son attachement à l'establishment britannique et son penchant en faveur de l'assimilation des Canadiens français.

Après le décès de Ross en 1861, la seigneurie revint à son petit-fils John Bostwick. Puis elle passa au fils de ce dernier : Augustus John Ross Bostwick. En 1927, peu après l'incendie du manoir, ce dernier emménagea dans la maison des serviteurs avec son épouse qui l'occupa jusque dans les années 1970.



IMPLANTÉE en pleine campagne et arborant d'inutiles murs coupe-feu, cette maison de ville a été construite en 1790 par le capitaine Jean-Baptiste Hervieux, officier lors de l'invasion américaine de 1775-1776.

Quand Didier Poirier et Martine Amyot se portent acquéreurs de la maison en 1973, elle vient tout juste d'être classée par la Commission des monuments historiques. La demeure et les dépendances, laissées à l'abandon pendant une trentaine d'années, sont dans un piètre état. Tout est à refaire, mais la tâche ne rebute pas les deux nouveaux propriétaires qui en ont vu d'autres. Le premier est architecte, spécialiste de la restauration, la seconde s'intéresse depuis toujours au patrimoine architectural.



Pour l'exécution des travaux, ils font appel à un autre digne représentant de la famille Hervieux : Louis Hervieux, le meilleur menuisier-ébéniste des alentours. Ce surhomme s'acquitte de tout dans les règles de l'art : excavation du sous-sol, réfection des murs en pierre et de la toiture de bardeaux, reproduction de boiseries, etc. Il invente même un corroyeur pour tailler dans le bois des dalles de cinq mètres de long.

Cette rénovation minutieuse donne naissance à un ensemble élégant, harmonieux et parfaitement intégré à son environnement immédiat. Et cela sans s'interdire l'ajout de touches originales ni même le creusement d'une piscine, discrètement dissimulée derrière un bâtiment.

Lavaltrie





Ancien moulin converti en résidence

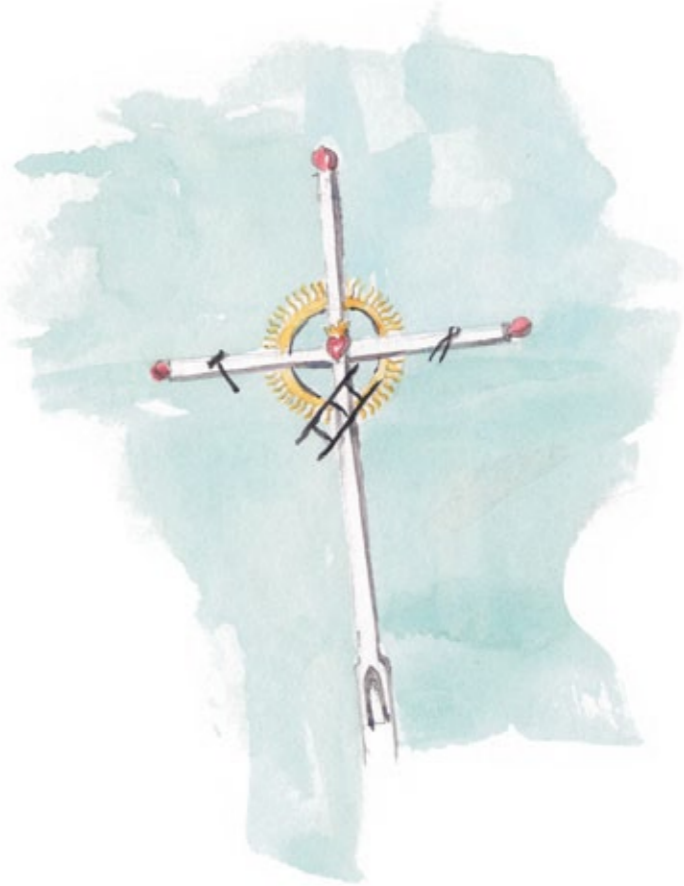
EN 1749, lors d'un voyage de Montréal à Québec, le naturaliste suédois Pehr Kalm remarque que « chaque fermier plante près de sa maison une quantité de tabac plus ou moins considérable ». Kalm n'est pas étonné, ayant déjà constaté que l'usage du tabac est « universel

parmi les gens du peuple. On voit même des gamins de dix à douze ans courir les rues, la pipe à la bouche, imitant l'exemple de leurs aînés. » C'était bien longtemps avant les campagnes antitabac. À une époque

plus récente, la production de tabac à cigarette faisait vivre de nombreux cultivateurs de la région, comme le rappellent ces séchoirs traditionnels.



Saint-Sulpice



Repentigny

DANS LE PREMIER tiers du XIX^e siècle, en moins de six ans trois moulins à vent sont construits à Repentigny par des cultivateurs entrepreneurs désirant profiter de l'essor de la production céréalière. Deux de ces moulins subsistent aujourd'hui : le moulin Grenier et le moulin Jetté, datant respectivement de 1820 et de 1823.

Bien qu'ils aient été érigés à un jeu de pierre l'un de l'autre, les deux bâtiments se sont perdus de vue au fil de la densification urbaine. Le moulin Grenier a même été percuté par une automobile dans les années 1970. On dit qu'il pourrait encore tourner si des voiles étaient fixées à ses ailes. Mais bloqué des vents dominants et assiégé par les fils électriques, il est désormais condamné à l'immobilité.





cinture de fer joint par
une clef.

Repartigny - moulin Jette, 1823



L'Annonciation,
vitrail de Marcel Chabot,
1994.



QUAND monseigneur François de Laval, évêque de Québec, érige canoniquement la paroisse de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie dans la seigneurie de Pierre Le Gardeur de Repentigny, en 1684, son diocèse couvre toutes les possessions françaises d'Amérique du Nord. Celles-ci s'étendent du Mississippi aux Grands Lacs et, de là, jusqu'en Acadie et Terre-Neuve.

En 1723, la construction de l'église actuelle est amorcée. Lorsque le diocèse de Montréal est fondé, en 1836, elle devient le plus ancien temple sous sa juridiction. Aujourd'hui, elle est un des rares témoins du passé au sein d'une ville qui se fond dans la grande banlieue montréalaise.

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui nous ont accordé leur aide au cours de la réalisation de cet ouvrage. En premier lieu, les historiens CHRISTIAN MORISONNEAU, BERTRAND JUNEAU et RENÉ BEAUDOIN. Au fil du chemin du Roy, ces représentants passionnés de divers organismes : ROBERT PETITCLERC et MICHEL GILBERT de la Société d'histoire de Saint-Augustin-de-Desmaures, PIERRE LANGLOIS et RÉMI MORISETTE de la Société d'histoire de Neuville, PIERRE GIGNAC, président de Portneuf 1861, DONALD VÉZINA, directeur général de Culture et Patrimoine Deschambault-Grondines, DANIEL SAINT-AMANT du Centre d'archives régional de Portneuf, LISETTE PARISÉE de la Corporation des Amis du moulin de Grondines, STÉPHANE BUISSON de la municipalité de Yamachiche, MICHELINE SAINT-PIERRE de la Société d'histoire de Lanoraie et JACQUES RAINVILLE de la Corporation du patrimoine de Berthier. Merci à ceux et celles qui nous ont généreusement accueillis chez eux : RAYMOND CÔTÉ, LUCETTE GARIÉPY, LUDGER LAVOIE, LOUISE MERCIER, STEVE MOISAN et DIDIER POIRIER. Merci à SUZANNE ARCAND, GÉRARD BOIVIN, JEAN CLOUTIER, SERGE LEMIEUX, NORMAND PICHÉ et FRANCINE ROY pour leurs précieux renseignements. Toute notre reconnaissance à RÉMI LAROCHELLE de la Bibliothèque de l'Université Laval et LOUISE TURGEON du Centre de documentation du ministère des Transports du Québec.



Bibliographie

- *À l'aube d'un quatrième siècle, Saint-Augustin-de-Desmaures, 1691-1991*, Municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures, 1991.
- *Bulletin du tourisme*, Office provincial du tourisme, Vol 1, no 4, avril 1934.
- *Bulletin officiel du ministère de la Voirie*, Vol 6, no 4, juillet 1928; Vol 6, no 9, septembre 1928; Vol 2, no 4, juillet 1929; Vol 4, no 9, septembre 1929.
- *Cent six ans d'histoire, soixante-quinze ans d'autonomie*. Notre-Dame-de-Portneuf, 1989.
- *La Vie du Cap-Santé, 1679-1979*, édité par l'équipe du Livre-souvenir, 1978.
- « L'enfilade-de-maisons-en-brique-rouge-de-Yamachiche », *Les Carnets du Patrimoine*, Direction du patrimoine et de la muséologie, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, 2010.
- *Les croix de chemin au temps du bon Dieu*, Les éditions du Passage, 2007.

- *Les routes du Québec*, ministère de la Voirie, Service technique de la circulation, 1964.
- *Politique de signalisation touristique. Routes et circuits touristiques*, Tourisme Québec et ministère des Transports du Québec, novembre 2002.
- *Sur les routes de Québec*, Guide du touriste, ministère de la Voirie et des Mines, novembre 1929.
- *Saint-Augustin-de-Desmaures*, Module historique.
- ADAM, Francine. *Les moulins à eau du Québec. Du temps des seigneurs au temps d'aujourd'hui*, Les éditions de l'Homme, 2009.
- ALLARD, Lionel. *Histoire de l'Ancienne-Lorette*, Léméac, 1979.
- ANBUREY, Thomas, *Journal d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique septentrionale*, Vol 1, traduit de l'anglais et publié à Paris, La Villette libraire, 1793.

AUGER, Cléophas, « Le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal, 1900. » Reproduit dans *Les pilotes du Saint-Laurent de Québec à Montréal au XIX^e siècle*, Les éditions La Liberté, 1996.

BEAUDOIN, René. « Le petit garage à protéger », *Au fil du chemin du Roy, Le postillon de Champlain*, Vol 30, no 3, septembre 2010.

BÉCHARD, Auguste. *Histoire de la paroisse de Saint-Augustin (Portneuf)*, Québec, Imprimerie Léger Brousseau, 1885.

BERNIER, Paul, *Le Cheval canadien*, Les éditions du Septentrion, 1992.

BLANCHARD, Raoul. *Le Centre du Canada Français. « Province de Québec »*, publications de l'Institut scientifique franco-canadien, Librairie Beauchemin Limitée, 1948.

BOIVIN, Gérard. *Le Prolongement du chemin du Roy jusqu'au centre-ville de Québec, Analyse de faisabilité*, octobre 2006.

BONIN, Charles. *Le Réaménagement d'un axe touristique : le chemin du Roy dans la MRC d'Autray (Lanaudière)*, thèse, baccalauréat de géographie, Université Laval, 1998.

CARON, Yvanhoë. « Historique de la voirie dans la province de Québec », *Bulletin des recherches historiques*, Vol 34, no 4, avril 1933.

CARON, Yvanhoë. « Le chemin de la Rive Nord du Saint-Laurent : Québec-Montréal », *Bulletin des recherches historiques*, Vol 31, no 8, août 1925.

DESCHÊNES, Gilles. *Quand le vent faisait tourner les moulins. Trois siècles de meunerie banale et marchande au Québec*, Les éditions du Septentrion, 2009.

DES RIVIÈRES, Guy. *La Première route postale au Canada (le chemin du Roy), 1763-1851*, Société d'histoire postale du Québec, Sillery, 1981.

FRANCK, Alain. *Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960*, Les Publications du Québec, 2000.

FRANQUET, Louis. *Voyages et mémoires sur le Canada*, Institut Canadien de Québec, éditions Élysée, 1974.



GAGNON, Serge. « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940 », *Hérodote* 4, no 127, 2007.

GIGUÈRE, Guy. *D'un pays à l'autre. Mille et un faits divers au Québec, 1608-1900*, Éditions Anne Sigier, 1994.

GINGRAS, Henri. 1541-1974, *Cap-Rouge, 433 ans d'histoire*, La Société historique du Cap-Rouge, 1974.

GLAZEBROOK, G. Det. « Roads in New France and the policy of expansion », *Rapports annuels de la Société historique du Canada*, Vol 13, no 1, 1934.

HAMELIN, Eddie. « La paroisse de Champlain », *Pages trifluviennes*, Série A, no 7, Les éditions du Bien Public, 1933.

JULIEN, Germain. *La Conquête de l'arrière-pays neuvilleois. Les Familles pionnières de Pont-Rouge (1722-1871)*, 2006.

LAMBERT John. *Voyage au Canada dans les années 1806, 1807 et 1808*, traduit et annoté par Roch Côté et Denis Vaugeois, Les éditions du Septentrion, 2006.

LAMBERT, Pierre. *Les Anciennes Diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Les éditions du Septentrion, 1998.

LECLAIRE, Alphonse. *Le Saint-Laurent historique, légendaire et topographique*, ministère de l'Agriculture, 1906.

LECLERC, Jean. *Les Pilotes du Saint-Laurent de Québec à Montréal au XIX^e siècle*, Les éditions La Liberté, 1996.

MORENCY, Pierre. *À l'heure du Loup*, Les éditions du Boréal, 2002.

MORISSET, Gérard. *Le Cap-Santé, ses églises et son trésor*, Musée des beaux-arts de Montréal, 1980.

MORISSONNEAU, Christian. « D'escale en escale », revue *Continuité*, numéro 114, automne 2007.

PELLERIN, J.-Alide, *Yamachiche et son histoire, 1672-1978*. Éditions du Bien Public, 1980.

POZZO-LAURENT, Jeanine. *Le Réseau routier dans le gouvernement du Québec (1706-1760)*, thèse de maîtrise en Histoire, Université Laval, 1981.

PROVENCHER, Jean. *Ils ont bâti le Québec*, Les éditions du Septentrion, 1994.

ROULEAU, Marc et MORISSETTE Rémi. *Neuville. 1667-2000. 333 années d'histoire*, Société d'histoire de Neuville, 2000.

RIPAUX, Alain. « Les Postes canadiennes de la Nouvelle-France à nos jours », *Mémoires vives*, bulletin no 23, décembre 2007.

ROUSSEAU, Jacques, BÉTHUNE Guy et MORISSET Pierre. *Voyage de Pehr Kalm au Canada – 1749*, Pierre Tisseyre éditeur, 1977.

ROY, Christian. *L'Histoire de Repentigny*, Société d'histoire de la municipalité régionale de comté de l'Assomption, 1995.

ROY, Pierre-Georges. « Les grands voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs », *Les Cahiers des Dix*, Volume 8, 1943.

SANFAÇON, Roland. « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, Vol 12, 1958.

SANTERRE, Simon. *Histoire et archéologie du fort Jacques-Cartier : 1759-1760. Son rôle dans la défense de la colonie après la prise de Québec*, Mémoire de maîtrise en archéologie, Université Laval, 2008.

THIBAUT, Marie-Thérèse, « La chapelle des Cuthbert, Berthierville », collection « Les Retrouvailles », no 9, ministère des Affaires culturelles du Québec, 1979.

THUOT, Jean-René, *Le temps des moulins à Repentigny du XVII^e siècle au XIX^e siècle*, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2011.

TREMBLAY, Bernard. *Le statut des chemins au Québec : historique et législation, doctrine et jurisprudence*, ministère des Transports, Publications du Québec, 1995.

TURGEON, François. *Histoire de saumons dans la Jacques-Cartier*, 1997.

CARNETS DU CHEMIN DU ROY

VALLIÈRES, Marc, DESLOGES Yvon, HARVEY Fernand, HÉROUX Andrée, AUGER Réginald et LAMONTAGNE Sophie-Laurence, avec la collaboration de CHARBONNEAU André. *Histoire de Québec et de sa région*; TOME 1, *Des origines à 1791*; tome 2, *1792-1939*, collection « Les régions du Québec », Presses de l'Université Laval, 2008.

WELD, Isaac. *Voyage au Canada pendant les années 1795-1796 et 1797*. Tome second, chez Lepetit jeune, libraire, Paris, 1800.



SITES INTERNET

Bibliothèques et Archives nationales du Québec. Sur www.banq.qc.ca cherchez : « Branché sur notre histoire. Une visite touristique du Québec, 1935-1980 »

Chemin du Roy, route verte, vélo, patrimoine. www.lecheminduroy.com

Commission de la Capitale nationale. Sur www.capitale.gouv.qc.ca cherchez : « Au cœur de Cap-Rouge, un tracel »

Dictionnaire biographique du Canada en ligne. www.biographi.ca/index-f.html

Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française.

Sur www.ameriquefrancaise.org cherchez : « Fort Jacques-Cartier : un site oublié »

La Corporation du patrimoine de Berthier : www.patrimoineberthier.org

Rangée de maisons en brique rouge de Yamachiche :

www.municipalite.yamachiche.qc.ca

Table des matières

DU CANOT AU VÉLO	7	Grondines	80	Saint-Viateur	115
Cap-Rouge.....	18	Sainte-Anne-de-la-Pérade.....	87	Berthierville.....	117
Saint-Augustin-de-Desmaures ..	24	Batiscan.....	92	Lanoraie	124
Neuville.....	32	Champlain	95	Lavaltrie	130
Les Écureuils	48	Pointe-du-Lac.....	100	Saint-Sulpice	133
Donnacona	50	Yamachiche.....	102	Repentigny	134
Cap-Santé.....	52	Louiseville.....	106	REMERCIEMENTS.....	138
Portneuf.....	60	Maskinongé	110	BIBLIOGRAPHIE	139
Deschambault	66	Saint-Barthélemy	113		



Le Vieux quai de St-Sulpice

Carnets du chemin du roy,
de Gilles Matte et Geneviève Auger,
composé en Jenson corps 18,
a été mis en ligne
en janvier deux mil treize.