



LA RÉGION DE MONTMAGNY, 1957.
Gouvernement du Québec, ministère des Terres et Forêts,
Service de la photogrammétrie et de la cartographie.
Photocartotheque provinciale, Québec, 1-: 15,840.

Après la guerre anglo-américaine de 1812-1814, s'amorce au Québec une nouvelle ère de croissance, caractérisée par la place accrue du village et de la ville dans le paysage économique et social de la province. À cette époque, leur semis est encore assez lâche, limité tout au plus à une cinquantaine de bourgs, de taille d'ailleurs assez modeste, que dominent les trois villes principales, dont la population reste cependant peu élevée. Pourtant, l'élan est donné. De cette date à 1831, le nombre de villages se multiplie par quatre et la population des deux grands centres par cinq. La population strictement villageoise atteint alors les 45-000 habitants. Vingt ans plus tard, le nombre de bourgs dépasse les 300 et leur population atteint 86-000 habitants. Montréal et Québec regroupent

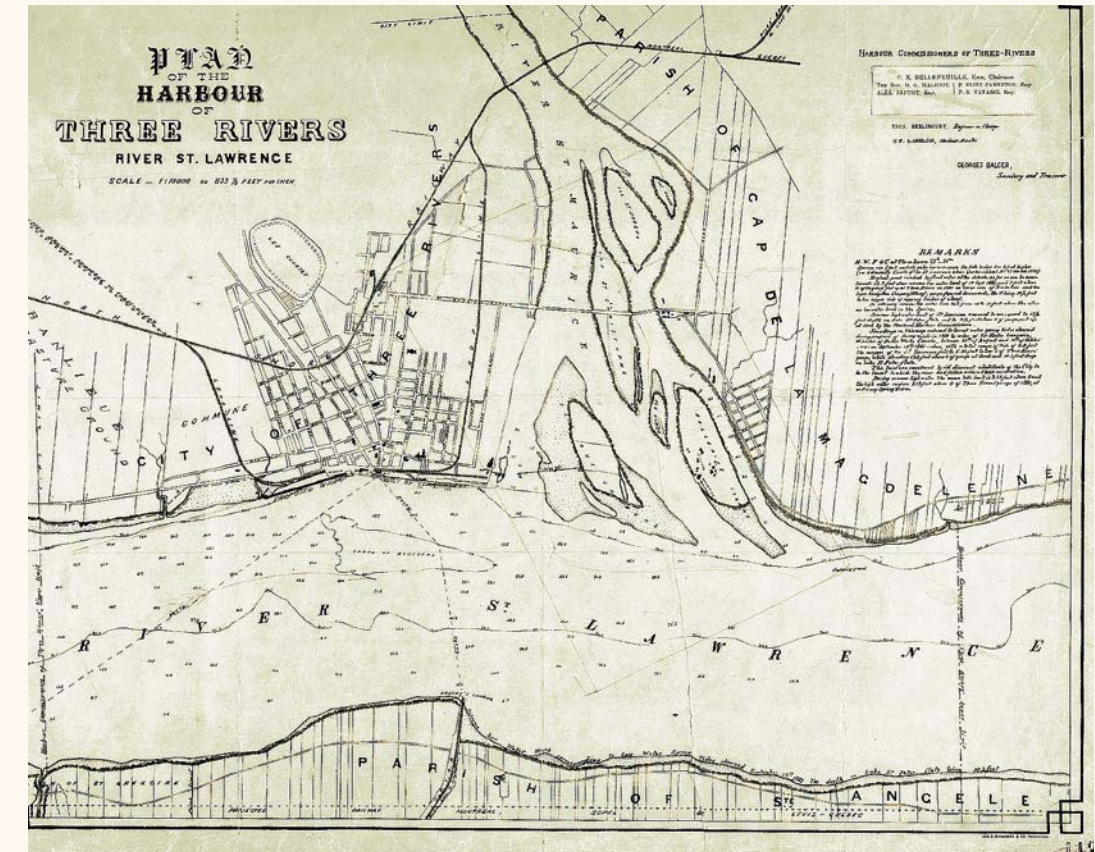
LA RÉGION DE MONTMAGNY, 1990.
Gouvernement du Québec, ministère des Ressources naturelles.
Photocartotheque québécoise, 1-: 15000, 4 août, 1990, Q90171-172.



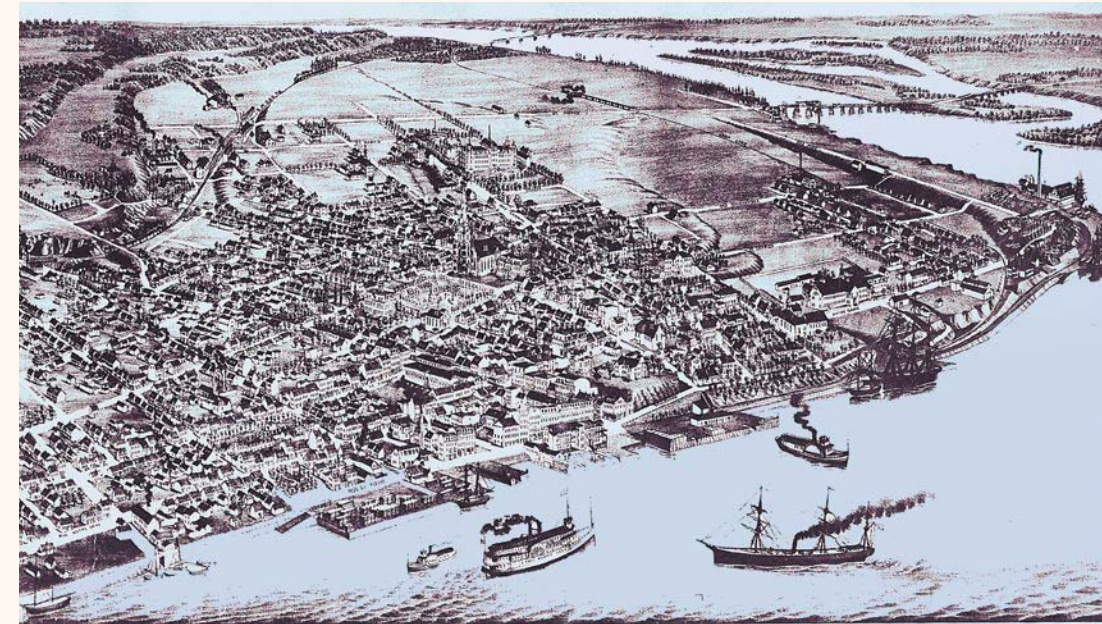
PAR LA VILLE ET POUR LA VILLE

Le chapitre III a montré le rôle des ressources dans le développement du Québec. Parce qu'elle est elle-même grande consommatrice d'énergie et de matières premières, la ville en commande et en oriente l'exploitation, en plus d'en organiser le transport et le commerce. Lieu de pouvoirs importants, elle crée le territoire, qu'elle contribue également à organiser et à aménager. Et l'on sait le rôle joué à cet égard par les marchands de Québec et de Montréal dans le commerce des fourrures. Ils ne seront pas moins actifs dans le commerce du bois et des produits agricoles, que dans la commercialisation des produits miniers et des ressources énergétiques. De cette fonction résultent divers aménagements, en voies de transport notamment, dont la carte a laissé des images saisissantes, qu'accentue l'iconographie ancienne. Elles montrent l'impact de ces épopées commerciales dans le paysage du Québec.

**PLAN OF THE HARBOUR OF THREE RIVERS,
RIVER ST-LAWRENCE, 1881.**
Commissaire du havre de Trois-Rivières,
Desbarats, Geo. E. et Co (Photo-lino). Copie aux Archives nationales
du Canada, Ottawa. NMC 20757.



La voie d'eau



VUE À VOL D'OISEAU DE TROIS-RIVIÈRES, 1881.
Anonyme. Archives nationales du Canada, Ottawa. NMC 2000.

Présenté longtemps comme un chemin qui marche, le fleuve pose pourtant des difficultés à la navigation, qu'on ne résoudra cependant qu'assez tard dans le temps. Dès la fin du XVII^e siècle, le Séminaire de Saint-Sulpice à Montréal entreprend de creuser un canal à Lachine pour alimenter en eau ses moulins. Amorcés en 1689, les travaux doivent être cependant suspendus en raison de la reprise de la guerre avec les Iroquois. Ils ne seront complétés qu'au début du XVIII^e siècle, pour faire aussitôt l'objet d'améliorations, sans que celles-ci cependant ne favorisent la navigation. Pourtant, on n'ignore pas l'intérêt d'une telle fonction. En 1735, Chaussegros de Léry prépare un plan pour l'aménagement d'un canal hydraulique ouvert à la navigation. Mais il se heurte aux intérêts du Séminaire qui lui préfère toujours la première fonction. C'est aux militaires britanniques, finalement, qu'il reviendra de résoudre en partie le problème, par la construction, dès la fin du XVIII^e siècle, de deux canaux latéraux, à Soulanges et à Beauharnois, permettant de contourner les rapides entre le lac Saint-François et le lac Saint-Louis.



TOPOGRAPHICAL MAP OF THE DISTRICT OF MONTRÉAL [...] (EXTRAIT).
Joseph Bouchette, 1831. Archives nationales du Québec, Québec. E21, Province, n° 1.

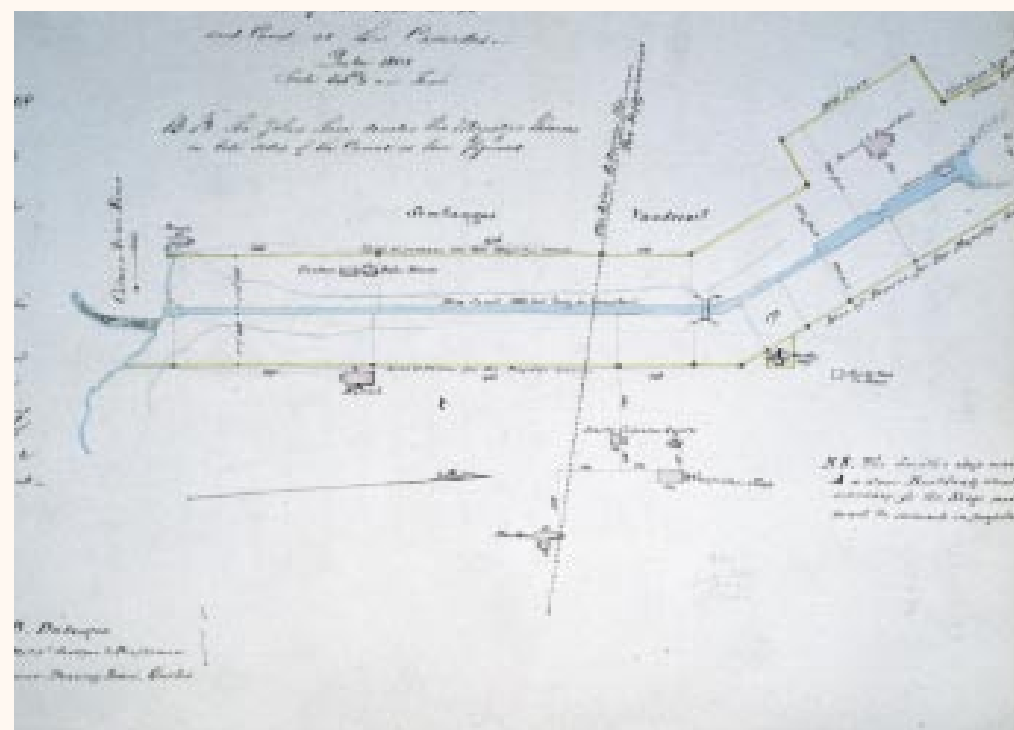
Au début des années 1820, on relance le projet de voie navigable sur l'île de Montréal. Le contexte, cette fois, est plus favorable. Bénéficiant de l'appui de la législature qui vote une loi à cet effet (I-Georges IV), il doit permettre une liaison plus directe de la ville avec l'ouest. Achevé en 1825, l'ouvrage fait l'objet de plusieurs améliorations par la suite et devient le site de diverses installations industrielles. Pour Montréal, c'est là un gain d'importance, encore accru par l'aménagement d'installations portuaires, la reconstruction des canaux militaires et la création, en 1832, d'une Maison de la Trinité, qui deviendra permanente en 1839 et

dont la juridiction s'étend du bassin de Portneuf jusqu'à la frontière avec le Haut-Canada. Mais cela ne résout pas les difficultés d'aval, qui exigent elles le creusement d'un chenal pour traverser les vasières du lac Saint-Pierre.

Réclamés depuis longtemps par les marchands de Montréal, qui multiplient les campagnes pour l'approfondissement du chenal, les travaux s'amorcent en 1844, dans une atmosphère de controverse entre les tenants d'un tracé rectiligne et ceux qui privilégient les sinuosités du chenal naturel. Suspendus trois ans plus tard, devant les difficultés posées par la première option, ils ne repren-

dront qu'en 1850, en valorisant cette fois le chenal naturel. Le succès est immédiat, et quelque temps plus tard Montréal peut accueillir des navires de 4,20 mètres de tirant d'eau. En 1856, le chenal ne fait encore que 4,80 mètres de profondeur et 45 mètres de largeur. À la fin du siècle, il aura été porté à 8,25 mètres de profondeur, bientôt 9, et 135 mètres de largeur. Montréal sera alors devenue un important port de mer, dont les activités supplantent celles du port de Québec. Et la construction d'élevateurs à grains dans la capitale, de même qu'à Trois-Rivières et à Sorel, de 1925 à 1938, ne change rien à cette suprématie. Car si Montréal doit partager le transbordement des grains avec ses concurrents, elle garde son avance, et ce, jusqu'à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Même le rail, pourtant très compétitif, dans le transport des voyageurs notamment, ne réussit pas à lui enlever sa part dans le transport des matières pondéreuses, en raison surtout des avantages tarifaires de la voie d'eau.

PLAN OF THE NEW LOCKS AND CANAL AT THE CASCADES [RÉGION DE MONTRÉAL].
Jean-Baptiste Duberger, 1808. Archives nationales du Québec, Québec. E21, Registre A, n° 231.



Après 1959, Montréal reste le plus grand port du Saint-Laurent, mais elle perd les avantages de son point de rupture de charge. En donnant accès aux navires de mer d'un gabarit limité aux ports des Grands Lacs, la voie maritime permet à ces derniers d'y charger des cargaisons qui n'auront pas à être transbordées dans les ports laurentiens. En outre, avec l'apparition d'une nouvelle batellerie,

les **lakers**, sorte de longs navires étroits dont la taille correspond aux dimensions des écluses, il est possible d'effectuer des navettes sur toute la voie d'eau. Cela avantage les ports de Québec et surtout de la Côte-Nord, car en retour de leur cargaison de fer vers les Grands Lacs, ceux-ci peuvent en rapporter des cargaisons de grains que les navires de haute mer pourront ensuite charger sur place, sans avoir à remonter plus avant le Saint-Laurent.

L'apparition du conteneur dans les dernières décennies n'a pas beaucoup modifié cette situation. Et bien qu'aujourd'hui la voie d'eau demeure toujours le moyen le plus économique de transport, elle doit de plus en plus faire face à des difficultés

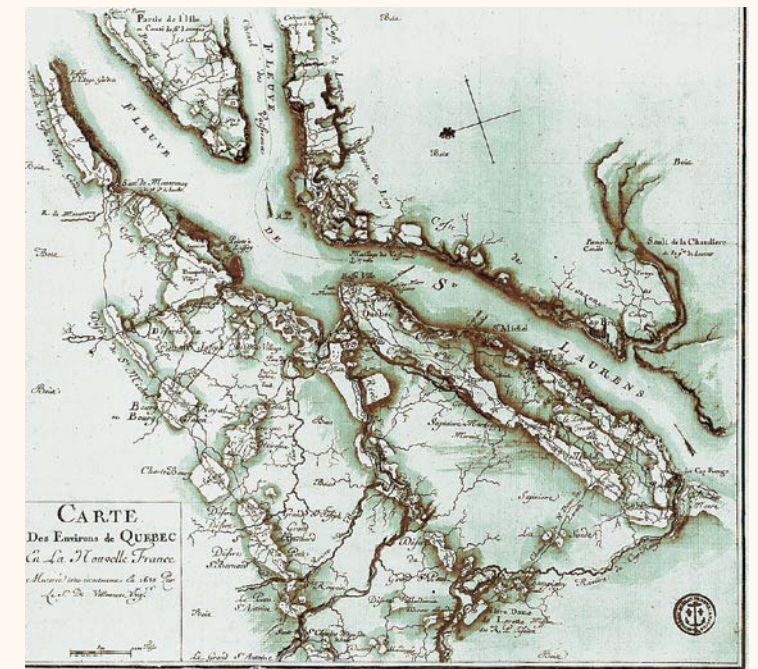
de croissance. Elles sont reliées aussi bien à l'apparition de nouveaux concurrents, le transport routier par exemple, qu'aux difficultés économiques actuelles, qui freinent le développement urbain et régional. Ajoutées aux préoccupations nouvelles de la population quant à la qualité des environnements aquatiques, elles rendent plus difficile encore la recherche de solutions durables. Mais peut-être est-ce par des fonctions et des modes d'aménagement et de gestion plus intégrés que celles-ci viendront, comme l'expérimentent déjà d'autres sociétés riveraines de grands fleuves, avec des succès encore mitigés cependant.

Le réseau routier

Dès le XVII^e siècle, un premier réseau routier apparaît qui relie les agglomérations urbaines aux établissements environnants. Avec les progrès du peuplement et l'achèvement du chemin du roi dans le premier tiers du XVIII^e siècle, ce réseau s'étend aux trois gouvernements, qu'il relie par des tronçons entrecoupés de ponts et de traverses. Complément du fleuve, la route s'impose pour les liaisons vers l'intérieur et à courte distance. Elle est en outre un élément clé du système de défense et d'approvisionnement des villes. Aussi prend-elle vite une grande importance dans la vie de la colonie.

Le XIX^e siècle inaugure une période plus favorable encore, reliée à l'expansion du peuplement et à la croissance urbaine et villageoise. Ce qui n'était jusque-là que deux grandes voies de circulation ramifiées surtout autour des villes, devient un maillage de plus en plus serré, dont profitent les échanges. Aux grands axes routiers riverains du fleuve s'ajoutent désormais de grandes bretelles transversales qui désenclavent les basses terres vers les cantons et les états voisins de la province. En même temps, les rangs se multiplient et avec eux les montées, qui donnent accès aux rangs voisins.

Cette progression se poursuit tout au long du XX^e siècle, avec comme pôles de croissance la ville et sa banlieue. Aux phénomènes d'extension et de densification caractéristiques encore de la première moitié du siècle s'ajoute, à partir des années 1950, une modernisation du réseau routier, qui s'enrichit en outre de nouvelles voies plus larges et plus rapides, les autoroutes. Toutes convergent vers la ville, qu'elles traversent et entourent à la manière américaine, avec des échangeurs au dessin aussi complexe que varié.



CARTE DES ENVIRONS DE QUÉBEC [...].
Robert de Villeeneuve, 1688. Archives nationales, France, Section outre-mer. SH, 127, div. 7, pièce 4. Copie aux Archives nationales du Canada, Ottawa. NMC 2708.

Une telle progression ne va pas sans modifier le paysage urbain et périurbain. En une génération, des quartiers complets disparaissent pour faire place à ces nouveaux axes de transport, tandis qu'à la campagne des corridors entiers de nouveaux lotissements sont créés, qui transforment en longues banlieues urbaines entrecoupées de terres en friche des espaces jadis soumis à une mise en valeur agricole. Les difficultés qui en résultent sont à la mesure de cette expansion. Loïn d'être uniquement d'ordre économique, elles sont aussi d'ordre social. Car en plus d'accroître les coûts du transport et des services, elle modifie le rapport à la ville, qui devient de moins en moins capable d'assumer sa centralité.

CARTE ROUTIÈRE DU QUÉBEC (EXTRAIT), 1986.
Ministère des Transports du Québec.

