

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

THÈSE PRÉSENTÉE
À L' UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

COMME EXIGENCE PARTIELLE DU
DOCTORAT EN ÉTUDES QUÉBÉCOISES

PAR
MANON BUSSIÈRES

DE LA VOIE DE PASSAGE AU CHEMIN PUBLIC. LE RÉSEAU ROUTIER ET SES
REPRÉSENTATIONS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC :
L'EXEMPLE DU CENTRE-DU-QUÉBEC, 1706-1841

FÉVRIER 2009

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire ou de cette thèse a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire ou de sa thèse.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire ou cette thèse. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire ou de cette thèse requiert son autorisation.

RÉSUMÉ

Jusqu'à récemment, la plupart des études canadiennes et étrangères ont abordé la route à partir de considérations essentiellement économiques, politiques ou techniques, s'attachant à mettre en évidence son rôle majeur dans la structuration d'un espace national et d'une économie de marché. Or, depuis peu, de nouveaux courants de recherche sont venus placer la route au cœur d'un univers de symboles et de représentations qui la particularisent désormais en tant qu'espace identitaire. Notre thèse sur l'évolution du système routier et de ses représentations au Centre-du-Québec, entre le milieu du XVIII^e siècle et le milieu du siècle suivant, s'inscrit dans cet effort de renouvellement des perspectives. Nous avons choisi d'appréhender la route non seulement comme un support matériel à la vie de relations, mais également une production sociale originale, résultant des interactions continues entre les acteurs à l'œuvre tant à l'échelle locale que globale. Mettant à profit une base documentaire riche et diversifiée (procès-verbaux des grands voyers et documents afférents, rapports administratifs, témoignages de contemporains, etc.), nous tentons de reconstituer la genèse et les mutations des chemins, tout en cernant le rôle des acteurs sociaux et autres agents du changement.

Nous proposons une périodisation des transformations de la route en deux étapes distinctes. Dans un premier temps (1706-1790), le régime des grands voyers, avalisé par les autorités coloniales françaises puis britanniques, s'organise et se consolide

progressivement, participant de la construction de l'État aussi bien que de la voie publique. L'infrastructure routière apparaît alors rudimentaire : elle se résume bien souvent à un simple axe local, qui suffit néanmoins aux besoins encore limités du faible nombre d'occupants. Puis, les années 1790 marquent les débuts d'un temps nouveau, caractérisé à la fois par une décentralisation administrative, par une prédominance du droit sur les obligations coutumières et par l'ouverture à la colonisation des seigneuries de l'intérieur et des cantons. Bien que le besoin de chemins publics se fasse dès lors plus pressant, le réseau routier s'implante lentement, surtout en territoire cantonal, où l'aménagement et l'entretien des voies posent des difficultés particulières. L'abolition du régime des grands voyers au profit d'une gestion plus locale de la route se présentera dans les années 1840 comme la solution aux problèmes de voirie, et annonce en cela le passage au mode de gestion municipale.

REMERCIEMENTS

Je souhaite remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à cette thèse. Je remercie tout d'abord Claude Bellavance, directeur, et France Normand, codirectrice, qui ont cru en ce projet et qui l'ont soutenu jusqu'au bout. Leur appui de tous les instants, que ce soit au plan intellectuel ou professionnel, a grandement favorisé sa réalisation.

Je suis particulièrement reconnaissante à Donald Fyson (qui m'a aimablement aiguillée sur les fonds d'archive à consulter), au personnel du Centre d'archives de la Mauricie et du Centre-du-Québec, ainsi qu'aux archivistes Patricia Kennedy à Bibliothèque et Archives Canada et Marie Pelletier, des Archives du Séminaire de Nicolet. Je tiens aussi à remercier Patrick Harismendy et Gijs Mom pour leur accueil lors de mon séjour en Europe.

Des remerciements plus personnels à Joëlle, mon autre, pour sa patience, sa compréhension et son soutien plein et entier, de même qu'à ma famille, Ginette, Maurice, Denis et particulièrement Line. Je ne voudrais pas oublier Isabelle, Karine, Darin, Simon et Hugues pour les échanges fructueux qui se sont répétés au fil des ans. Ma gratitude va également au personnel du Centre interuniversitaire d'études québécoises, de même qu'aux autres membres du Centre qui ont participé d'une façon ou d'une autre à l'aventure.

Enfin, je tiens à souligner que mon projet a reçu le soutien financier de la Fondation de l'Université du Québec à Trois-Rivières, un appui précieux qui a favorisé sans contredit l'achèvement de la thèse.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	I
REMERCIEMENTS.....	III
TABLE DES MATIÈRES.....	IV
LISTE DES TABLEAUX.....	VIII
LISTE DES FIGURES	IX
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	XI
INTRODUCTION	1
LA ROUTE DANS LA LITTÉRATURE CANADIENNE ET ÉTRANGÈRE.....	2
CADRE D'ANALYSE ET BASES DOCUMENTAIRES DE LA RECHERCHE.....	6
SOURCES ET MÉTHODOLOGIE.....	14
CHAPITRE 1 LE RÉGIME DES GRANDS VOYERS AVANT 1791 DEUX HÉRITAGES IMPORTANTS : LA FRANCE ET LA GRANDE-BRETAGNE	20
1.1 LES RESPONSABILITÉS ET LES PRÉROGATIVES DES ACTEURS DE VOIRIE EN NOUVELLE-FRANCE, 1706-1759	21
<i>1.1.1 Le Conseil souverain et la réglementation des chemins</i>	<i>24</i>
<i>1.1.2 Le leadership de l'intendant jusqu'à 1730</i>	<i>25</i>
<i>1.1.3 L'émergence du pouvoir du grand voyer.....</i>	<i>28</i>
<i>1.1.4 L'autorité militaire au service de la voirie : capitaine et officiers de milice</i>	<i>32</i>
<i>1.1.5 Les habitants : un rôle restreint mais réel dans les prises de décision.....</i>	<i>34</i>
<i>1.1.6 La typologie des chemins</i>	<i>36</i>
1.2 L'AMBIVALENCE DE L'ORGANISATION DE VOIRIE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC, AUX CONFINS DES INFLUENCES FRANÇAISES ET ANGLAISES, 1760-1790.....	41
<i>1.2.1 Le gouverneur : le chef de l'organisation de voirie.....</i>	<i>43</i>
<i>1.2.2 La mainmise des conseillers sur l'organisation de voirie</i>	<i>47</i>
<i>1.2.3 Les juges de paix : un rôle judiciaire important</i>	<i>52</i>
<i>1.2.4 Le grand voyer : un agent du gouvernement à l'autonomie limitée ?</i>	<i>56</i>
<i>1.2.5 Les officiers de voirie : les responsables locaux de la voirie</i>	<i>62</i>
a) L'élection d'officiers civils : les baillis et les sous-baillis (1765-1775)	63
b) Le rétablissement des capitaines et des officiers de milice (1775-1796).....	65
<i>1.2.6 Les corvéables : la pierre angulaire de l'organisation de voirie.....</i>	<i>67</i>
<i>1.2.7 La consolidation du droit de voirie et de la typologie des chemins.....</i>	<i>69</i>
CHAPITRE 2 VOIRIE, CHEMINS ET ESPACE PUBLIC SUR LA RIVE SUD DU GOVERNEREMENT DES TROIS-RIVIÈRES (1706-1759)	74
2.1 LES INTERVENTIONS DU GRAND VOYER.....	75

2.1.1 <i>La tournée de visite</i>	76
2.1.2 <i>L'intervention sur requête</i>	78
2.2 LE CHEMIN PUBLIC : LIEU DE RENCONTRE ENTRE LES VOLONTÉS ÉTATIQUES ET LOCALES	80
2.2.1 <i>Le marquage sommaire de la voie publique</i>	80
2.2.2 <i>L'idée de collaboration et de partage des tâches</i>	85
2.2.3 <i>L'aménagement de la voie publique</i>	87
2.2.4 <i>L'attitude des corvéables à l'égard des voies publiques</i>	95
2.3 LA LENTE ORGANISATION DES VOIES PUBLIQUES EN CONTEXTE PIONNIER.....	99
2.3.1 <i>La colonisation et la connexion : deux impératifs ?</i>	100
2.3.2 <i>La localisation et la configuration des chemins publics centricois</i>	103
2.3.3 <i>Le projet de chemin royal Québec-Montréal</i>	111
2.3.4. <i>Le renforcement de la juridiction étatique en matière de voirie</i>	114
2.3.5 <i>La difficile délimitation des usages privés et publics de la voie de passage</i>	119
CHAPITRE 3 L'APPORT BRITANNIQUE, ENTRE CONTINUITÉS ET ADAPTATIONS (1760-1790).....	127
3.1 VERS UNE IMPLICATION ACCRUE DES GRANDS VOYERS EN TANT QUE MÉDIA TEURS.....	128
3.1.1 <i>Les interventions des grands voyers : de l'épisodique à la régularité</i>	128
3.1.2 <i>De la tournée de visite aux déplacements sur requête</i>	131
3.2 LE CHEMIN PUBLIC ENTRE ESPACE IDÉEL, MATÉRIEL ET VÉCU	136
3.2.1 <i>Le bornage de la voie publique, une opération déjà plus rationnelle</i>	137
3.2.2 <i>La répartition des travaux, des principes invariables ?</i>	143
3.2.3 <i>L'accomplissement des corvées : le poids des coutumes et des traditions</i>	148
3.2.4 <i>L'attitude des populations locales : de l'unanimité à la contestation</i>	158
3.3 LES CHEMINS PUBLICS DU CENTRE-DU-QUÉBEC, 1760-1790 : UN RÉSEAU ROUTIER EMBRYONNAIRE ORGANISÉ AUTOROUND DES AXES LOCAUX ET DE LA VOIE D'EAU	162
3.3.1 <i>L'étroite imbrication des impératifs de colonisation et de connexion</i>	163
3.3.2 <i>La répartition spatiale des chemins publics centricois, 1760-1790</i>	167
3.3.3 <i>Du droit de passage à la facilité de déplacement, un espace public libre et commode</i>	176
3.3.4 <i>La circulation et l'état des chemins, combattre l'insouciance et l'irresponsabilité.</i> 178	
CHAPITRE 4 APOGÉE ET DÉCLIN DU RÉGIME DES GRANDS VOYERS, 1791-1841	183
4.1 LE GOUVERNEUR : UN POUVOIR DE RATIFICATION MAINTENU ?	184
4.1.1 <i>Gouverneur, actes législatifs et contexte colonial, 1791-1814</i>	185
4.1.2 <i>Gouverneur, actes législatifs et contexte colonial, 1815-1841</i>	191
4.2 LE CONSEIL EXÉCUTIF, LE CONSEIL LÉGISLATIF, LA CHAMBRE D'ASSEMBLÉE : UN PARTAGE INÉGAL DES POUVOIRS EXÉCUTIFS ET LÉGISLATIFS EN MATIÈRE DE VOIRIE	195
4.3 LA CROISSANCE DES PRÉROGATIVES DES JUGES DE PAIX EN MATIÈRE DE VOIRIE	203
4.4 LES GRANDS VOYERS : DES POUVOIRS PLUS GRANDS MAIS AUSSI PLUS CONTESTÉS	206
4.5 LES COMMISSAIRES DES COMMUNICATIONS INTÉRIEURES : NOUVEL AGENT DE L'ÉTAT	216
4.6 LES OFFICIERS DE VOIRIE : UN PASSAGE DE L'AUTORITÉ MARTIALE À L'AUTORITÉ PUBLIQUE	222
4.6.1 <i>Les officiers nommés : les inspecteurs des chemins et ponts</i>	223
4.6.2 <i>Les officiers élus : les sous-voyers des chemins et ponts</i>	225

4.7 LES POPULATIONS LOCALES : DES RESPONSABILITÉS ACCRUES ?.....	229
4.8 L'ENRACINEMENT DE LA VOIE PUBLIQUE DANS LES CONSCIENCES ET LES USAGES.....	234
CHAPITRE 5 LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU PRIMITIF ET LES DÉFIS QUE POSENT L'OUVERTURE DES CANTONS, 1791-1814.....	241
5.1 DES INTERVENTIONS DE VOIRIE MULTIPLES, COMPLÉMENTAIRES ET SOLlicitées	243
5.1.1 <i>De nouvelles façons de faire : des interventions plus nombreuses</i>	244
5.1.2 <i>L'impact de la visite annuelle des chemins publics</i>	249
5.1.3 <i>L'intervention sur requête : les populations locales au cœur des opérations de voirie</i>	251
5.2 L'INSCRIPTION SPATIALE DES CHEMINS PUBLICS : UN PROJET À LA CROISÉE DES VOLONTÉS.....	258
5.2.1 <i>Choisir et circonscrire le tracé de la voie publique : le mariage de l'empirique et du cartésien</i>	258
5.2.2 <i>Répartir les travaux pour l'aménagement et l'entretien de la voie publique : un enjeu majeur</i>	263
5.2.3 <i>La réalisation des divers travaux de voirie : une corvée ?</i>	271
5.2.4 <i>La voie publique : un projet rassembleur ?</i>	280
5.3 DU PROJET À L'INFRASTRUCTURE : L'EXPANSION DES CHEMINS CENTRICOIS, 1791-1814.....	288
5.3.1 <i>La concomitance des impératifs de colonisation et de connexion</i>	289
5.3.2 <i>La répartition spatiale des voies publiques centricoises, 1791-1814</i>	293
5.3.3 <i>Primauté de la commodité et de la sécurité du passage</i>	300
5.3.4 <i>Circulation, condition et fréquentation des chemins centricois</i>	304
CHAPITRE 6 LA PRIMAUTÉ DES VOIES PUBLIQUES, 1815-1841 LES CHEMINS PUBLICS ENTRE CIRCULATION LOCALE ET CIRCULATION GÉNÉRALE ?	310
6.1 DES OPÉRATIONS DE VOIRIE USUELLES, MÉTHODIQUES ET RÉGLÉES : LA SUPRÉMATIE DU GRAND VOYER ?	311
6.1.1 <i>Les grands voyers : des maîtres d'œuvre chevronnés et diligents ?</i>	312
6.1.2 <i>La multiplication des requêtes pour verbaliser les voies de passage</i>	318
6.1.3 <i>Les commissaires : des interventions sélectives et supplétives ?</i>	322
6.2 GRANDS VOYER ET COMMISSAIRES : DES PRATIQUES DIVERGENTES ET DES INFRASTRUCTURES DIFFÉRENCIÉES	327
6.2.1 <i>Le bornage de la voie publique entre l'expérience et l'arpentage</i>	328
6.2.2 <i>Le difficile partage des travaux de voirie</i>	332
6.2.3 <i>L'aménagement des chemins et des ponts publics : l'introduction de nouveaux standards et de nouvelles techniques</i>	336
6.2.4 <i>Des manifestations d'opposition plus abondantes ?</i>	344
6.3 LA PRÉDOMINANCE DES RÉSEAUX LOCAUX	349
6.3.1 <i>La lente mutation des objectifs : améliorer la circulation</i>	350
6.3.2 <i>La mutation des voies publiques, entre circulation locale et générale</i>	354
6.3.3 <i>Le triomphe de la voie publique</i>	364
6.3.4 <i>La réglementation, la fréquentation et l'état des chemins</i>	367
CONCLUSION	376
BIBLIOGRAPHIE	391
I. SOURCES PREMIÈRES	391

<i>1.1 Documents manuscrits</i>	391
<i>1.2 Documents imprimés</i>	392
2- SOURCE SECONDES	394
<i>2.1 Dictionnaires et ouvrages de référence</i>	394
<i>2.2 Méthodes et concepts.....</i>	395
<i>2.3 Histoire du Québec et du Canada</i>	398
<i>2.4 Histoire de la voirie, des chemins et des transports à l'extérieur du Canada</i>	400
<i>2.5 Histoire de la voirie, des chemins et des transports au Québec et au Canada</i>	406

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 NOMBRE DE PROCÈS-VERBAUX, DE REQUÊTES D'INTERVENTION ET DE MOYENS D'OPPOSITION À L'HOMOLOGATION DISPONIBLE ENTRE 1706 ET 1841	16
TABLEAU 1.1 PRÉSENTATION DES TITULAIRES DE LA CHARGE DE GRAND VOYER DE LA NOUVELLE- FRANCE.....	29
TABLEAU 1.2 TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES GRANDS VOYERS PAR DISTRICT ENTRE 1765 ET 1790.....	57
TABLEAU 3.1 TABLEAU COMPARATIF DES PÉNALITÉS IMPOSÉES AUX CONTREVENANTS SELON LA NATURE DE LA CONTRAVENTION EN VERTU DES ORDONNANCES DE 1766 ET DE 1777	157
TABLEAU 3.2 ÉTAT DE LA POPULATION DES LOCALITÉS CENTRICOISES EN 1760, EN 1765 ET EN 1790 ..	164
TABLEAU 4.1 TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES TITULAIRES DE LA CHARGE DE GRAND VOYER PAR DISTRICT, 1791-1841	209
TABLEAU 5.1 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PROCÈS-VERBAUX RÉALISÉS PAR LE GRAND VOYER DE 1791 À 1814.....	247
TABLEAU 6.1 ÉVOLUTION DU NOMBRE DES PROCÈS-VERBAUX DE VOIRIE PAR ANNÉE (1815 À 1841)....	316
ANNEXE 2 TABLEAU PRESENTANT L'ANNÉE DE CONCESSION DES SEIGNEURIES DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIERES, 1637-1754	390

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 LA RÉGION HISTORIQUE DU CENTRE-DU-QUÉBEC	7
FIGURE 1.1 ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE LA VOIRIE, 1706-1759	23
FIGURE 1.2 TROIS TYPES DE CHEMINS PUBLICS EN NOUVELLE-FRANCE.....	37
FIGURE 1.3 ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE LA VOIRIE, 1766-1790	43
FIGURE 1.4 GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES EN 1764	54
FIGURE 2.1 UN EXEMPLE DE PONT.....	90
FIGURE 2.2.1 CROQUIS DES CHEMINS PUBLICS DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES, SECTION EST, 1708-1745	106
FIGURE 2.2.2 CROQUIS DES CHEMINS PUBLICS DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES, SECTION OUEST, 1708-1745.....	107
FIGURE 3.1 UN EXEMPLE DE PLAN FIGURATIF EN 1786	141
FIGURE 3.2.1 CHEMINS PUBLICS DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES, SECTION EST, 1760.....	173
FIGURE 3.2.2 CHEMINS PUBLICS DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES, SECTION CENTRE, 1760	174
FIGURE 3.2.3 CHEMINS PUBLICS DE LA RIVE SUD DU GOUVERNEMENT DES TROIS-RIVIÈRES, SECTION OUEST, 1760	175
FIGURE 4.1 ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE Voirie, 1796-1836.....	184
FIGURE 4.2 ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE Voirie, 1815-1835.....	192
FIGURE 5.1 CARTE DU COMTÉ DE BUCKINGHAMSHIRE	242
FIGURE 5.2 PLAN FIGURATIF DE WILLIAM SAX EN 1815	296
FIGURE 6.1.1 APERÇU DES CHEMINS PUBLICS DU CENTRE-DU-QUÉBEC EN 1831, SECTION EST	357
FIGURE 6.1.2 APERÇU DES CHEMINS PUBLICS DU CENTRE-DU-QUÉBEC EN 1831, SECTION OUEST	358
FIGURE 6.2 CHEMINS DU CANTON D'UPTON EN 1829	359

ANNEXE 1.1 EXEMPLE DE PROCES-VERBAL, SEIGNEURIE DE BECANCOUR, 1718.....	386
ANNEXE 1.2 EXEMPLE DE PROCES-VERBAL, PAROISSE DE BECANCOUR, 1801	388

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ANQTR : Archives nationales du Québec à Trois-Rivières

BAC : Bibliothèque et Archives Canada

BANQ : Bibliothèque et Archives nationales du Québec

BNF : Bibliothèque nationale de France

BRH : Bulletin des recherches historiques

DBC : Dictionnaire biographique du Canada

IQRC : Institut québécois de recherche sur la culture

JALBC : Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada

PUF : Presses universitaires de France

RHAF : Revue d'histoire de l'Amérique française

UQAM : Université du Québec à Montréal

INTRODUCTION

La route connecte l'ici et l'ailleurs. Au sens strict, elle identifie la voie de passage. Au sens large, elle désigne toute ligne d'itinéraire « répétable » et réversible, référant alors autant à des formes statiques que dynamiques¹. L'acception de forme statique presuppose les réalisations routières qui perdurent dans le temps et qui marquent le paysage de leur empreinte. Ici, la route est construction, infrastructure et matérialité. En tant que facteur dynamique, la route évoque plutôt l'itinéraire projeté ou mémorisé, la possibilité de mouvement, l'idée de circulation et d'interconnexion. Elle renvoie alors au chemin de liaison et de voisinage, de migration ou d'errance, à la voie de pénétration et de conquête du territoire ; la forme dynamique relèverait donc de l'univers des représentations. La définition même de la route, on l'aura compris, est problématique. Les géographes s'interrogent d'ailleurs, depuis fort longtemps, à savoir si la route se définit par ses infrastructures, son tracé ou le trafic qu'elle supporte².

Dans le cadre de la présente étude du système routier et de ses représentations dans la région Centre-du-Québec, nous avons choisi d'appréhender la route en tant que lieu de rencontre et de reconfigurations constantes entre l'espace conçu, l'espace perçu

¹ François-Bernard Huyghe, « Le médium ambigu », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « Qu'est-ce qu'une route ? », 2^e semestre (1996), p. 52. Adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/huyghe2.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)

² Numa Broc, « Géographie les grandes lignes », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « Qu'est-ce qu'une route ? », 2^e semestre (1996), p. 42. Adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/broc.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)

et l'espace vécu³. Nous nous intéresserons plus particulièrement à la question de l'articulation des régions à l'espace québécois, de même qu'aux interactions entre l'État et les sociétés locales. Ce faisant, nous tenterons d'apporter un éclairage nouveau sur le développement des échanges et des communications, et la formation de l'espace public depuis le début du XVIII^e siècle jusqu'au milieu du siècle suivant.

Notre introduction se divise en trois parties. Après avoir présenté la littérature scientifique canadienne et étrangère relative à l'histoire de la route, nous étayerons la problématique de la recherche : découpage spatio-temporel, approche et méthodes, questionnement, hypothèses, etc. Nous nous efforcerons ensuite de mettre en lumière l'originalité de notre contribution à l'avancement des connaissances.

La route dans la littérature canadienne et étrangère

Au début du XX^e siècle, la géographie est la première discipline à retenir la route comme objet d'étude. Axés principalement sur l'État et les grands espaces, les travaux pionniers revêtent un caractère général et descriptif, où la route progresse par étapes, à l'image des civilisations. Malgré ses améliorations, le transport routier est longtemps demeuré inadéquat et inefficace, jusqu'à l'arrivée de la route nouvelle et l'avènement de l'ère de l'automobile. Dès lors, les études sur le système routier ont privilégié trois facteurs de changement : 1) la force des conditions naturelles qui assurent une certaine

³ Sur la conceptualisation des rapports à l'espace, on lira avec profit Henri Lefebvre, *La production de l'espace*. Paris, Anthropos, 2000, 485 p. et Claude Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris, Librairies techniques, 1980, 249 p.

permanence des itinéraires ; 2) le poids de l'histoire et des techniques qui ne cessent de faire évoluer les moyens de locomotion et leurs supports matériels ; 3) la prépondérance du politique puisque seul l'État a le pouvoir de vaincre les obstacles et faire vivre la route⁴.

Les premières histoires de la route, au Canada comme à l'étranger, marquent le passage des conceptions strictement physiques aux conceptions fonctionnelles de la route. Elles associent l'évolution des chemins à une libération des déterminismes naturels, voire au triomphe de la volonté de l'Homme de se déplacer. Le plus souvent, l'analyse porte sur le réseau des grands chemins, les relations entre l'administration et les habitants, et l'obligation de la corvée⁵. L'histoire fonctionnelle de la route française de Henri Cavaillès constitue un très bon exemple de ces monographies qui accordent à l'État un rôle central dans la constitution d'un système routier⁶. Cavaillès démontre comment, d'une création spontanée des utilisateurs, la route passe progressivement sous le contrôle de l'État. En contexte nord-américain⁷, les vastes espaces et la nature sauvage vont toutefois constituer des défis de taille pour l'organisation du territoire et la mise en

⁴ Numa Broc, *Loc. cit.*, p. 49.

⁵ En France, J. Letaconnoux, « Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*. 21, 2 (1906), p. 144-159 ; 22, 3 (1907), p. 453-466 ; 22, 4 (1907), p. 592-627 et « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et chaussées de Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*. 48 (1941), p. 63-113. Pour la Grande-Bretagne, Sydney et Beatrice Webb, *English Local Government : the Story of the King's Highway*. London, Frank Cass & Co. Ltd., 1963 (1^{re} éd. : 1913), 263 p.

⁶ Henri Cavaillès, *La route française. Son histoire, sa fonction. Étude de géographie humaine*. Paris, Armand Colin, 1946, 399 p.

⁷ Au Canada, Ivahnoë Caron, « Historique de la voirie dans la province de Québec », *Bulletin des recherches historiques*. 34, 4 (avril 1933), p. 198-215 ; 34, 5 (mai 1933), p. 278-300 ; 34, 6 (juin 1933), p. 362-380 ; 34, 7 (juillet 1933), p. 438-448 ; 34, 8 (août 1933), p. 463-482 et G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*. Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1964 (1^{re} éd. 1938), 2 vol.

place d'un réseau routier. Ces contraintes particulières sont prises en compte dans la plupart des travaux qui s'intéressent aux rapports entre milieu, colonisation et moyens de communication.

Au milieu du XX^e siècle, l'histoire de la route est fortement influencée par la géographie des transports puis la géographie de la circulation. Les analyses réalisées à l'échelle macrogéographique lient directement le transport au développement économique et à la structuration du territoire. Dans ce contexte, la révolution des transports, la complémentarité et l'interdépendance des modes de transport terrestres et par eau, de même que leur relation avec les systèmes de production ressortent comme des thèmes récurrents. La politique routière, expression de la constitution de l'État moderne, y tient une place centrale ; de ce point de vue, la circulation générale se distingue très nettement de la circulation locale. Les efforts majeurs consentis par les gouvernements afin d'améliorer les infrastructures coïncident avec l'adoption de l'automobile⁸ et l'établissement d'un réseau routier « moderne⁹ ». L'historiographie canadienne, dont les travaux de Glazebrook et Guillet¹⁰, s'insère dans cette mouvance, alors que l'histoire de la route est présentée comme « a story of a continuing effort to

⁸ Aux États-Unis, James J. Flink, « Three Stage of American Automobile Consciousness », *American Quarterly*. 24, 4 (1972), p. 451-473. En Australie, John W. Knott, « The 'Conquering Car' : Technology, Symbolism and Motorisation of Australia before World War II », *Australian Historical Studies*. 31, 114 (2000), p. 1-26. En France, Anne-Françoise Garçon, dir., *L'automobile, son monde et ses réseaux*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes (coll. Histoire), 1998, 162 p.

⁹ John S. Gordon, « Engine of Liberation », *American Heritage*. 47, 7 (1996), p. 42-63. Tom Lewis, *Divided Highways : Building the Interstate Highways, Transforming American Life*. New York, Viking Penguin, 1997, 394 p. Bruce Edsall Seely, *Building the American Highway System*. Philadelphia, Temple University Press, 1987, 315 p.

¹⁰ Edwin C. Guillet, *The story of Canadian Roads*. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 246 p.

facilitate access and movement and to reduce the proportion of final cost of a good consumed in its transport¹¹. »

En réaction à ces travaux d'intérêt national, Marcel Gauthier, dans *Chemins et véhicules de nos campagnes*, choisit de porter son regard sur la circulation rurale, mettant en mouvement les paysans, les troupeaux et les véhicules de ferme¹². La rupture, toutefois, n'est qu'apparente, car les monographies régionales et locales appréhendent toujours la route par le biais des initiatives et des politiques gouvernementales, ou se consacrent à un itinéraire particulier en adoptant le même type d'approche (pensons à Honorius Provost pour la Chaudière-Kennebec, par exemple)¹³. C'est aussi le cas du mémoire de Jules Martel sur l'histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855 (dont l'analyse touche d'ailleurs une portion de notre propre territoire)¹⁴.

Ici comme ailleurs, les travaux menés sur les dimensions économiques, politiques et techniques s'attachent particulièrement à mettre en évidence le rôle majeur de la route dans la structuration d'un espace national et d'une économie de marché. Or, comme certaines études réalisées en France et aux États-Unis s'emploient à le démontrer, la route suppose une vie de relations et tout un univers de symboles et de

¹¹ Thomas F. McIlwraith, « The Adequacy of Rural Roads in the Era before Railways : an Illustration from Upper Canada », Graeme Wynn, éd., *People, Places, Patterns Processes. Geographical Perspectives on the Canadian Past*. Missauga, Copp Clark Pittman Ltd, 1990, p. 196-212.

¹² Marcel Gauthier, *Chemins et véhicules de nos campagnes*. Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1971, 319 p.

¹³ Honorius Provost, *Chaudière-Kennebec, grand chemin séculaire*. Québec, Édition Garneau, 1974, 415 p.

¹⁴ Jules Martel, *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. M.A. (Histoire), Ottawa, Université d'Ottawa, 1960, 262 p.

représentations qui la particularisent en tant qu'espace identitaire¹⁵. C'est dans cette perspective que nous l'abordons au cours des prochains chapitres. Pour nous, la route constitue une production sociale, résultat des interactions continues entre les acteurs à l'œuvre tant à l'échelle locale que globale. Voyons plus concrètement comment nous entendons traiter de la genèse et des mutations de la route dans le territoire du Centre-du-Québec.

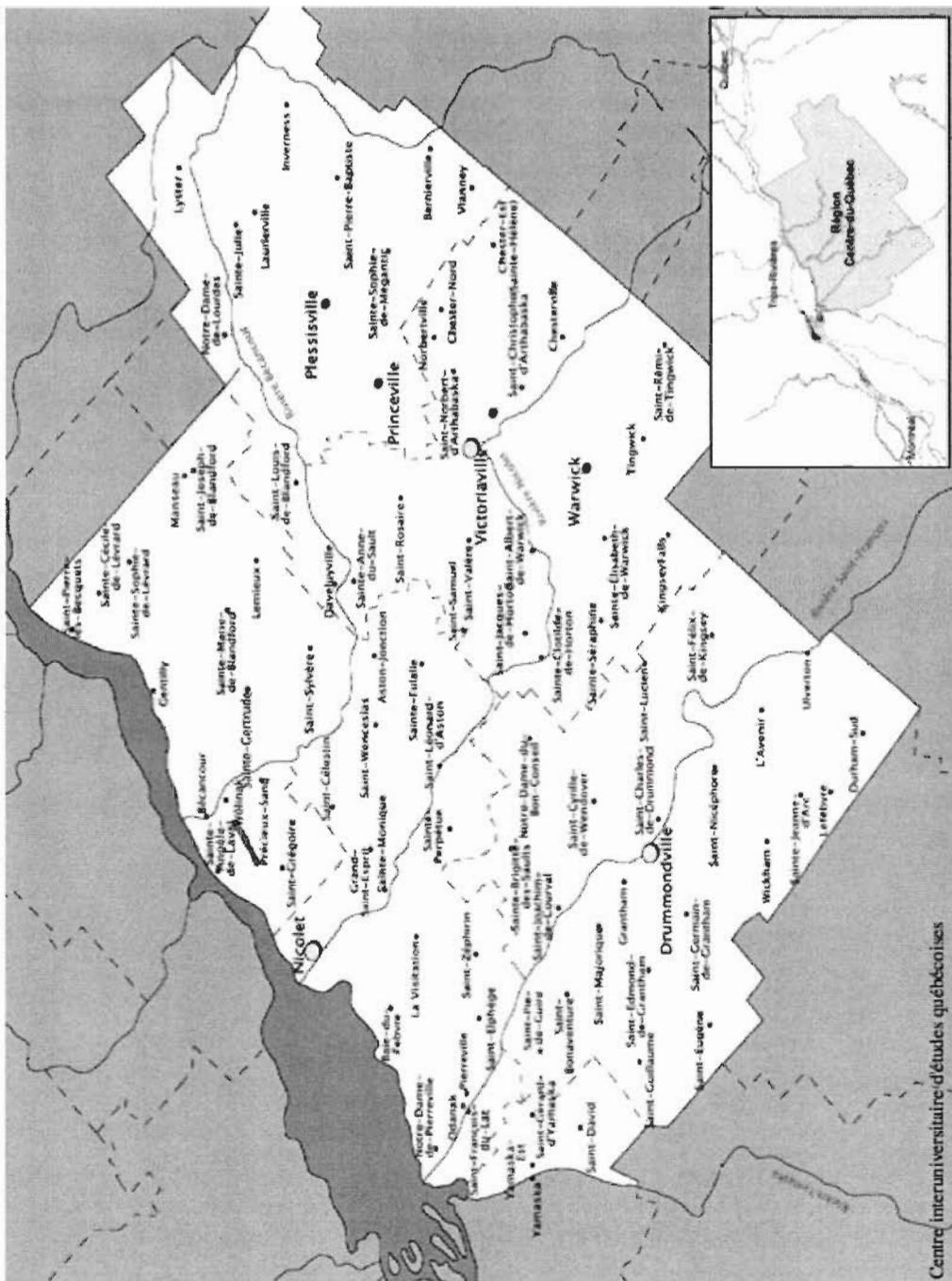
Cadre d'analyse et bases documentaires de la recherche

Située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à mi-chemin entre Québec et Montréal, la région centrale n'est pas encore un espace géographiquement différencié au moment où débute notre étude (voir la figure 1). Il s'agit plutôt d'un territoire en formation, où la route joue un rôle essentiel dans la structuration de l'espace et de l'expansion des échanges, surtout à partir de la fin du XVIII^e siècle. C'est ce territoire que nous avons choisi pour mener à bien la présente recherche centrée sur l'évolution du mode d'intervention et de régulation de l'État dans le secteur de la voirie.

¹⁵ Entre autres, Ronald Primeau, *Romance of the Road : the Literature of the American Highway*. Ohio, Bowling Green University Popular Press, 1996, 170 p. William Kaszynski, *The American Highway : The History and Culture of Roads in the United States*. McFarland & company, 2000, 237 p. Patrick Harismendy, « Du caillou au bitume, le passage à la route moderne (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. 106, 3 (1999), p. 105-128. Lionel Remot, *Routes et déviations en Ille-et-Vilaine, 1870-1914*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute Bretagne Rennes II, 1999, 92 p.

FIGURE 1

La région historique du Centre-du-Québec



Notre étude commence en 1706, alors que l'État prend en charge l'établissement des chemins publics dans la colonie, via son agent : le grand voyer. Elle se termine au début des années 1840, au moment où les nouvelles lois municipales transfèrent cette responsabilité aux élus locaux. Nous allons découvrir que le régime des grands voyers, cautionné par les autorités coloniales françaises puis britanniques, s'organise et se consolide progressivement, à travers l'ensemble de la période, participant de la construction de l'État aussi bien que de la voie publique. Ce premier âge de la voirie est marqué par une rupture, vers 1790, qui amorce le passage d'un État absolutiste et centralisateur vers un État de droit plus démocratique ; on assiste alors à la décentralisation des activités de voirie, dont la gestion relève désormais du grand voyer et des juges de paix du district. Les nouvelles règles ouvrent davantage la porte aux contestations des décisions du grand voyer, dont les fonctions se « professionnalisent », en même temps que le recours à l'autorité juridique acquiert préséance sur toute autre forme d'autorité. Une seconde rupture, celle-là beaucoup plus radicale, surviendra dans les années 1840, annonçant la fin du régime colonial proprement dit. Les normes, les structures et les pratiques de voirie héritées de la Nouvelle-France et de l'administration britannique seront alors globalement remises en question¹⁶. Par la suite, en 1855, avec

¹⁶ Selon les auteurs, la rupture survient plus ou moins tôt dans les années 1830-1840. Par exemple, Jean-Marie Fecteau la fait remonter au début des années 1830 alors que Donald Fyson la relie aux Rébellions de 1837-1838 et que Bruce Curtis considère plutôt l'année 1840 comme point de rupture. Voir Jean-Marie Fecteau, « Prolégomènes à une étude historique des rapports entre l'État et le droit dans la société québécoise, de la fin du XVIII^e siècle à la crise de 1929 », *Sociologie et sociétés*, 18, 1 (1986), p. 129-138. Disponible en ligne à l'adresse : <http://id.erudit.org/iderudit/001241ar> ; Bruce Curtis, *The Politics of Population. State Formation, Statistics, and the Census of Canada, 1840-1875*. Toronto, University of Toronto Press, 2001, 385 p. et Donald Fyson, *Magistrates, Police and People : Everyday Criminal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*. Toronto, Osgoode Society for Canadian Legal History/ University of Toronto Press, 2006, 467 p.

l'établissement d'un nouveau modèle d'administrations municipales, l'État instaurera un tout nouveau cadre pour l'aménagement et l'entretien des voies publiques.

Pour cette première période de l'histoire de la voirie, les chercheurs ont beaucoup insisté jusqu'à présent sur les actions des grands voyers et la résistance des habitants à leurs ordres et aux corvées¹⁷. Or, un examen attentif du processus d'inscription spatiale des voies publiques devrait nous permettre de mettre au jour un schéma relationnel beaucoup plus complexe que ce qui en a été dit. Pour notre part, nous soutenons que l'administration ne pouvait imposer ses décisions unilatéralement, et qu'elle devait sans cesse composer avec les populations locales sur qui reposaient l'exécution des travaux. Tirant profit d'une documentation de première main encore largement sous-exploitée, les procès-verbaux des grands voyers, nous nous proposons de remettre en cause la thèse de la résistance populaire aux corvées de voirie. Ainsi, nous verrons au second chapitre que les chemins réclamés par requête faisant davantage consensus que le chemin royal réglé par ordonnances des autorités coloniales. Il faut dire que la population se montrait plus enclue à collaborer à la réalisation d'une route d'utilité locale, dont elle allait retirer un bénéfice immédiat.

L'intérêt local explique également l'existence de petits lacis de chemins seigneuriaux, de sentes et de chemins privés, distincts du réseau établi légalement. Leur

¹⁷ Roland Sansfaçon, *Le chemin royal de Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1956, 91 p. ; Léon Robichaud, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIIIe siècle*. M.A. (Histoire), Montréal, Université McGill, 1989, 132 p. ; Jeanne Pomerleau, *Corvées et quêtes : un parcours au Canada français*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée (Coll. Ethnologie), 2002, p. 178-185.

présence paraît toutefois s'atténuer avec le temps. Progressivement, des procès-verbaux viendront reconnaître officiellement des segments ou la totalité de ces chemins, permettant alors leur insertion au réseau officiel. Cette reconnaissance des chemins usuels pose ici la question de la construction de l'espace public¹⁸. Résulte-t-elle plutôt d'un désir local qu'étatique ? Ou, s'agit-il d'un mariage entre ces volontés ? Or, le concept même d'espace public renvoie à des réalités diverses dans l'espace et dans le temps. Longtemps associé à la théorie politique et à la formation d'une sphère publique bourgeoise avec l'ouvrage classique de Jürgen Habermas, le concept a notamment inspiré de nombreuses recherches sur l'opinion publique et sur les lieux urbains de sociabilité et d'échanges¹⁹. Mais, l'acception que nous lui donnons renvoie, bien autant sinon davantage, à la catégorie d'analyse forgée par les géographes, à l'organisation spatiale des sociétés de même qu'aux représentations de l'espace. L'espace public est alors identifié comme un lieu de passage accessible à tous, où chacun peut circuler librement et où les droits et les libertés sont garantis par le droit public et, en dernière analyse, à l'État. Étonnamment, peu d'études se sont intéressées à la construction de

¹⁸ Consulter, entre autres, Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann, dir., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001, 290 p. et Xavier Bezançon, *Les services publics en France. De la Révolution à la Première Guerre mondiale*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 375 p.

¹⁹ Sur la question de l'espace public, voir particulièrement Jürgen Habermas, *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris, Payot, 1978, 324 p. ; Roger Chartier, *Les origines culturelles de la Révolution française*. Paris, Éditions du Seuil, 1990, 244 p. ; Arlette Farge, *Dire et mal dire : l'opinion publique au XVIII^e siècle*. Paris, Seuil, 1992, 317 p. ; Dave Postles, « The Market Place as Space in Early Modern England », *Social History*. 29, 1 (février 2004), p. 41-48 ; Thomas Brennan, « Taverns in the Public Sphere in 18th-Century Paris », *Contemporary Drug Problems*. 32 (printemps 2005), p. 29-43 ; Renia Ehrenfeucht et Anastasia Loukaitou-Sideris, « Constructing the Sidewalks : Municipal Government and the Production of Public Space in Los Angeles, California, 1880-1920 », *Journal of Historical Geography*. 33 (2007), p. 104-124; Stéphane Van Damme, « Farewell Habermas ? Deux décennies d'études sur l'espace public », *Les dossiers du Grihl*. Historiographie et méthodologie, mis en ligne le 28 juin 2007, disponible à l'adresse : <http://dossiersgrihl.revues.org/document682.html>. (Consulté le 27 mai 2008.)

l'espace public ainsi défini, particulièrement à l'extérieur des milieux urbains ou villageois.

Traditionnellement, l'espace public se distingue d'un autre espace, celui-là reconnu comme d'usage privé ou même individuel²⁰. Comme ces espaces sont continuellement en coprésence, ils se définissent l'un par rapport à l'autre, ce qui produit parfois des pratiques et des représentations spatiales concurrentes chez les différents acteurs sociaux. En fait, les notions de public et de privé se révèlent complexes, mouvantes et encore ambivalentes aux XVIII^e – XIX^e siècles. Par exemple, le concept de propriété privée comme droit absolu de disposer d'un bien foncier ou encore pouvoir exclusif de l'utiliser ne triomphe vraiment qu'au XIX^e siècle, l'emportant alors sur les notions plus anciennes de propriété partagée ou d'usages multiples du sol. Dans ce contexte, les censitaires n'apparaissent pas vraiment, au sens juridique du terme, comme des propriétaires fonciers de leurs lots qui sont grevés de différents droits et priviléges. Par contre, ils se l'approprient et agissent souvent comme s'ils leur appartenaient en pleine propriété. Ces réflexions renvoient aux concepts de territoire et de territorialité²¹ et, plus largement, à l'influence réciproque entre les intentions des acteurs et le développement des infrastructures dans l'espace. L'ébauche d'une périodisation de la structuration du réseau routier en territoire neuf apportera quelques éléments de réponse,

²⁰ Vanessa Harding, « Space, Property, and Propriety in Urban England », *Journal of Interdisciplinary History*. 32, 4 (printemps 2002), p. 549-569 et Bruno Sabatier, « L'apport du droit à l'analyse géographique des réalités successives de l'espace public », *Revista Trace*. 42 (décembre 2002), p. 1-10.

²¹ Concernant les concepts de territoire et de territorialité, voir particulièrement Claude Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris, Librairies techniques (Coll. Géographie économique et sociale, n° 13), 1980, p. 129-147.

tout en pondérant le point de vue passablement dominant qui perçoit davantage le système routier comme un embryon de réseau, composé de sections de chemin en mauvais état ayant peu d'interaction entre elles.

Or, le réseau routier régional se développe au rythme du peuplement, mais aussi au gré des besoins et des projets des intervenants. Au Centre-du-Québec, le mouvement de colonisation s'amorce dans les années 1810-1820 et s'accentue dans les années 1830-1840. La structuration du réseau routier répond en fait à trois impératifs : la colonisation, la connexion et la circulation. La multiplication des itinéraires possibles, le réaménagement des tracés, de même que les nouvelles conceptions de la route annoncent la transition d'une logique d'appropriation du territoire à une logique d'exploitation des ressources. L'expansion des infrastructures dans l'espace et des potentialités de circulation n'est pourtant pas garante d'une hausse de leur fréquentation, ni d'un plein usage du réseau qui dépasse rarement les simples relations de voisinage. Les besoins des populations locales sont longtemps demeurées minimaux : se déplacer sur de courtes distances, sans trop de complication.

Au début du XIX^e siècle, l'État change d'attitude à l'égard du développement économique²². La Chambre d'assemblée du Bas-Canada, à l'exemple d'autres gouvernements occidentaux, reconnaît l'importance des communications intérieures et débloque, entre autres, des fonds pour l'amélioration de la voirie. Sur le territoire à l'étude, la hausse sensible du nombre de procès-verbaux de voirie et l'octroi de subsides

²² Brian Young et John A. Dickinson, *Brève histoire socio-économique du Québec*. Sillery, Septentrion, 1995, p. 125.

pour l'aménagement de certains chemins illustrent bien l'interventionnisme grandissant des autorités dans l'élaboration du système routier. La volonté d'adapter la voie publique à la circulation — et, partant, de stimuler le trafic — se substitue progressivement à l'idée de strict passage. Les ordonnances du XVIII^e siècle interdisaient de laisser vaquer les animaux dans les chemins et de les embarrasser, notamment par barrière, clôture et semence. Au XIX^e siècle, des requêtes réclament dorénavant la création de nouveaux segments routiers dans le but avoué de raccourcir les distances parcourues et faciliter les déplacements.

L'importance de la route dans une région en formation ne fait aucun doute. Au Centre-du-Québec, le développement du réseau routier régional, tout en subissant les influences extérieures, est infléchi par le rythme du peuplement. Il est tributaire aussi de sa localisation en tant qu'espace transitaire Québec—Montréal et Trois-Rivières—États-Unis, de même que des caractéristiques du milieu (un vaste espace agricole au noyau industriel embryonnaire jusqu'au début du XX^e siècle). La « conversion » à l'agriculture commerciale changera toutefois rapidement les attentes et les exigences de la population qui souhaitera désormais que la circulation soit rapide et facile et ce, en tout temps de l'année. Une concurrence immédiate va naître entre les usagers, dont les intérêts divergent, ainsi qu'entre les différents groupes sociaux qui désirent que l'on adapte les infrastructures et les règles en usage à leurs besoins²³. Nous tenterons de vérifier l'ampleur de ces oppositions au Centre-du-Québec, tout en accordant une attention

²³ Catherine Bertho-Lavenir, « Luttes de classes et d'influences », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « Qu'est-ce qu'une route ? », 2^e semestre (1996), p. 131-140. Disponible en ligne à l'adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/bertho.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)

particulière aux usages différenciés du réseau routier et aux différenciations culturelles induites par les pratiques spatiales.

Sources et méthodologie

Comme l'a montré Guy Di Méo avant nous, les pratiques spatiales engendrent le territoire et le reproduisent au quotidien²⁴. Plus concrètement, ces pratiques correspondent aux actions humaines qui transforment l'environnement et qui inscrivent les infrastructures dans l'espace. En ce qui nous concerne, les pratiques spatiales peuvent correspondre à l'aménagement, à l'entretien, à l'utilisation ou même à l'abolition d'un segment routier. L'observation de telles pratiques peut se faire à l'aide d'une multitude de sources et de témoignages : productions des contemporains, plans figuratifs et croquis, législation, procès-verbaux et rapports des agents de l'administration, etc.

Comme chacun des acteurs sociaux se représente l'espace et agit sur lui selon ses propres objectifs, les représentations ne réfèrent pas nécessairement ici au réel mais bien au possible : les conceptions de la route peuvent être idéales ou abstraites ; en ce sens, elles constituent des recompositions idéelles du réel. L'acte même de désigner et de qualifier une infrastructure de chemin ou de route, il faut le reconnaître, implique déjà

²⁴ Guy Di Méo, « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales », *Cahiers de géographie du Québec* 43, 118 (1999), p. 75-93.

un travail de représentation²⁵. Dans le cas qui nous intéresse, les représentations correspondent ici aux projets, aux conceptions, aux idéaux, aux perceptions et aux symboles associés au système routier. Soigneusement examinés, les discours véhiculés par les contemporains peuvent révéler nombre de ces réalités cachées. Notre analyse de l'influence réciproque des réalités matérielles et idéelles de la route mettra à contribution une documentation riche et variée. Présentons-les ici brièvement.

Au cœur de notre corpus documentaire se trouvent les procès-verbaux des grands voyers de même que tous les documents relatifs, aussi désignés communément comme les pièces détachées des procès-verbaux. Disponibles jusque dans les années 1840, ces dossiers contiennent de précieuses informations sur la genèse et l'évolution du système routier. Plus spécifiquement, les procès-verbaux dressés par le grand voyer ou son député consignent les motifs du déplacement, les procédures suivies et les décisions quant à l'aménagement et à l'entretien des chemins réclamés. À cela s'ajoutent les diverses pièces qui accompagnent les procès-verbaux, entre autres, des requêtes d'intervention, des moyens d'opposition, des croquis ou des plans figuratifs, de même certains actes notariés. L'ensemble de cette documentation alimentera notre réflexion sur la nature des relations entre les acteurs de voirie, les perceptions des voies publiques et les usages de la route.

²⁵ Jean Mesqui, *Chemins et ponts. Lien entre les hommes*. Paris, REMP.ART / Desclées de Brouwer (coll. Patrimoine vivant, Notre histoire), 1994, 143 p.

TABLEAU 1
Nombre de procès-verbaux, de requêtes d'intervention et de moyens d'opposition à l'homologation disponible entre 1706 et 1841

Années	Procès-verbaux	Requêtes	Opposition	Plan figuratif ou croquis
1706-1759	7	0	0	0
1760-1790	18	0	4	2
1791-1814	87	63	16	5
1815-1841	139	99	65 (*30)	40
Total	251	171	86	47

Source : Informations tirées du fonds Grand Voyer (ANQTR) et du fonds RG1E17 de BAC. Compilation de l'auteure.

N.B. Dans la colonne « opposition », nous retrouvons 30 moyens d'opposition proprement dit, le reste étant essentiellement des procurations, des répliques à l'opposition et des affidavits.

L'apparition et la multiplication de ces pièces (voir le tableau 1) traduisent bien le formalisme des procédures mises en place par la loi de voirie de 1796. Elle témoigne également d'un passage d'une société régie par la coutume et l'oralité à une société où prédominent le droit et les prescriptions écrites. Si, sous le Régime français, la verbalisation d'un chemin usité ou projeté, réclamée de vive voix au grand voyer, pouvait suffire à justifier une intervention de voirie et à donner une existence juridique à l'infrastructure, il en est tout autrement sous le Régime anglais. À partir des années 1780, le grand voyer présentera ses procès-verbaux aux conseillers pour qu'ils homologuent ses décisions, ce qui deviendra une obligation relevant de l'autorité des juges de paix après 1793. Même la demande d'intervention devra dorénavant se faire par écrit, et être publiée sur place avant le déplacement du grand voyer. Notons que notre corpus inclut l'ensemble des documents repérés, qu'il s'agisse de brouillons, de copies, de procès-verbaux rejetés ou encore de pièces concernant une même intervention de

voirie. Chacun à leur manière, ils sont susceptibles de nous révéler la présence de perceptions différentes, d'opinions divergentes, voire de pratiques déviantes.

Par ailleurs, nous mettons à contribution les archives administratives, notamment la correspondance, les rapports et les témoignages des contemporains afin de mieux documenter les interventions des grands voyers. Cette documentation nous permettra en outre d'appréhender tant les décisions et les actions que les perceptions des commissaires des communications intérieures, dont les interventions demeurent jusqu'à ce jour peu connues. Enfin, notre étude tire grandement profit de l'examen de la législation et de la réglementation en vigueur, des documents parlementaires (journaux de l'Assemblée législative) et des cartes d'époque. Signalons que la collecte et le traitement des données relatives aux pratiques spatiales et aux représentations de la route ont été grandement facilités par l'élaboration d'une base de données relationnelles intégrant l'ensemble de nos dépouillements²⁶.

Notre analyse de l'évolution des voies publiques comprend deux parties marquées par la rupture des années 1790. Dans une première partie, nous examinerons la mise en place du régime des grands voyers, des débuts de la colonie jusqu'en 1790, alors que cet acteur s'impose en tant que responsable de l'implantation des voies publiques, mais aussi à titre d'intermédiaire entre les autorités coloniales et les populations locales. Dans le premier chapitre, nous nous intéresserons à l'héritage colonial laissé par la France (1706-1759), puis par la Grande-Bretagne (1760-1790) sur l'administration et le

²⁶ Les données textuelles contenues dans les documents de voirie ont fait essentiellement l'objet d'un traitement qualitatif. La fiche de dépouillement en a facilité l'analyse en permettant la recherche en plein texte et le tri des informations par types de document, par date et par localité.

droit de voirie. Nous examinerons ensuite comment la mise en place de ce système original et fortement centralisé se répercute sur les interventions de voirie et les pratiques spatiales des acteurs en territoire centricois. Le second chapitre (1706-1759) illustrera que les interventions de voirie se font rares sur un territoire encore faiblement peuplé, où l'implantation de quelques chemins royaux répond aux attentes étatiques plus qu'aux volontés locales. Le troisième chapitre (1760-1790) marquera le début d'une plus grande implication des populations locales en matière de voirie surtout dans les années 1780, après la reconnaissance des droits acquis et des pratiques coutumières par les dirigeants anglais. Malgré tout, les interventions étatiques se résumeront à peu de chose, soit l'établissement de quelques chemins royaux et de quelques routes de descente.

L'administration de voirie se structure encore davantage à partir de la fin du XVIII^e siècle et jusqu'aux années 1840. La seconde partie de la thèse s'intéresse à cette consolidation, laquelle s'exprime notamment par une décentralisation des procédures de voirie, et par l'importance, désormais dévolue, à la voie publique verbalisée par le grand voyer. Le quatrième chapitre nous permettra d'abord de clarifier l'évolution des prérogatives et des responsabilités des différents acteurs de voirie, tout en soulignant l'importance des lois de voirie de 1796 et de 1815. Nous dégageons également dans ce chapitre les continuités et les ruptures engendrées par ces transformations des rôles, et leur impact sur les voies publiques et le territoire centricois. Le cinquième chapitre (1791-1814) rend compte de la forte croissance des voies publiques dans les anciennes paroisses, où la marche du peuplement s'amorce et où le besoin de chemin public s'affirme. Le dernier chapitre (1815-1841) confirme enfin que si le mouvement de colonisation se poursuit, s'étendant maintenant aux seigneuries de l'intérieur et à

quelques cantons, notamment grâce à l'implication gouvernementale, cette période est également marquée par l'introduction de nouveaux acteurs et de nouvelles façons de faire. Les changements administratifs qui s'imposent après les Rébellions de 1837-1838, puis les pressions en faveur de l'implantation d'un gouvernement local, mènent à l'abolition en 1841 de la fonction de grand voyer. Après plus d'un siècle d'activité, l'institution mise en place sous le Régime français fait place à un nouveau système de gestion se voulant plus près des intérêts locaux : la municipalité.

CHAPITRE 1

Le régime des grands voyers avant 1791

Deux héritages importants : la France et la Grande-Bretagne

Au début du Régime français règne un climat d'insécurité où guerre et paix se succèdent jusqu'en 1713, alors que la colonie entre dans une période de paix et de prospérité relative. Dans les premières décennies, la Nouvelle-France est gérée par des compagnies de traite de fourrures¹ et les colons effectuent l'essentiel de leurs déplacements par voies d'eau. Vers 1663, Québec n'est encore qu'un comptoir commercial, réservoir de ressources pour la France, où l'intérêt se concentre sur les fourrures, les pêcheries et la défense du territoire. Cependant, l'entrée en scène de Louis XIV favorisera l'essor de la colonie, en la dotant d'une organisation administrative hiérarchisée similaire à celle des provinces et des autres colonies françaises.

Les façons de faire, les principes de construction et d'entretien des voies publiques issues de la métropole influenceront, d'ailleurs, les pratiques et les représentations coloniales, et ce, même si l'environnement canadien diffère notablement de celui de la France. Dès le milieu du XVII^e siècle, la régie des voies publiques sera placée sous la responsabilité de l'intendant et du grand voyer, mais les interventions se feront alors peu nombreuses et il faudra attendre le début du XVIII^e siècle pour assister à leur accroissement. Dans une première section, nous présenterons donc les rouages

¹ Jusqu'en 1663, la Compagnie des Cent-Associés gère la Nouvelle-France. La Compagnie des Indes occidentales prend le relais entre 1664 et 1672.

administratifs de la voirie et l'évolution des responsabilités et des prérogatives de chacun des acteurs de la voirie entre 1706 et 1759. L'analyse nous permettra aussi de documenter, en filigrane, le processus participant autant à la construction de l'État que de l'espace public. En 1759, alors que la Nouvelle-France tombe aux mains des Anglais, nous examinerons, dans une seconde section, si l'influence française se maintiendra ou si elle flétrira devant les pratiques de voirie des nouveaux dirigeants coloniaux. Pour vérifier ces assertions, nous porterons notre attention sur la structure organisationnelle de la voirie et sur les tensions engendrées par les nouvelles politiques administratives entre 1760 et 1790. Mais, tout d'abord, considérons les particularités du schéma relationnel mis en place au début du XVIII^e siècle par les autorités françaises.

1.1 Les responsabilités et les prérogatives des acteurs de voirie en Nouvelle-France, 1706-1759

Depuis l'implantation du régime seigneurial en Nouvelle-France au premier tiers du XVII^e siècle², les seigneurs jouissent du droit de voirie sur leurs domaines. Héritage du droit français, ce pouvoir leur permet de décréter la création de chemins utiles, de fixer leur largeur, et d'imposer leur entretien aux censitaires. Les seigneurs haut-

² Les seigneurs reçoivent des portions de territoire à charge de les peupler et de les concéder à leur tour. Chaque individu, ou mieux chaque famille, peut ainsi obtenir une terre d'un seul tenant, d'environ trois arpents par 30 (180m par 1 800m), généralement dix fois plus longues que large et, à moins d'une topographie particulière (par exemple une île), ayant le front sur l'eau. En échange, le censitaire s'engage cependant à acquitter annuellement des cens, des rentes et divers autres droits au seigneur. Voir Jacques Mathieu, *La Nouvelle-France. Les Français en Amérique du Nord, XVI^e-XVIII^e siècle*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1991, p. 85.

justiciers³ détiennent juridiction de police et de justice sur les chemins traversant leurs terres ou celles de leurs censitaires. En revanche, ils doivent aussi « souffrir » les chemins jugés expédients et établis par les officiers de la compagnie de traite des fourrures, de même que par le roi. Certains actes de concession obligent, dès 1637, le titulaire d'un fief à réserver une largeur de 120 pieds entre la rive du fleuve lorsqu'il est le plus enflé, et les terres concédées, largeur devant servir à tracer un chemin royal pour la commodité publique⁴. En plus de supporter les chemins nécessaires, les seigneurs et les habitants ouvrent et entretiennent généralement leurs propres chemins, jusqu'à ce que les officiers royaux commencent à se préoccuper de la voirie vers 1665.

Plusieurs étapes ont marqué la mise en place d'un véritable service d'entretien des chemins publics. En 1663, sous Louis XIV, l'instauration d'un système complet de gouvernement royal dans la colonie allait entraîner la création de la charge d'intendant et la formation d'un Conseil souverain⁵. Sous l'autorité du contrôleur général des Finances, puis du ministère de la Marine, le gouverneur dirige la colonie, et hérite de la responsabilité des questions militaires et des affaires extérieures. Le Conseil souverain, qui devient le Conseil supérieur en 1717, agit alors comme tribunal d'appel et enregistre les édits du roi. Ce Conseil comprend le gouverneur, l'intendant, l'évêque et de cinq à sept conseillers. L'intendant, très influent auprès du Conseil, prend en charge tous les

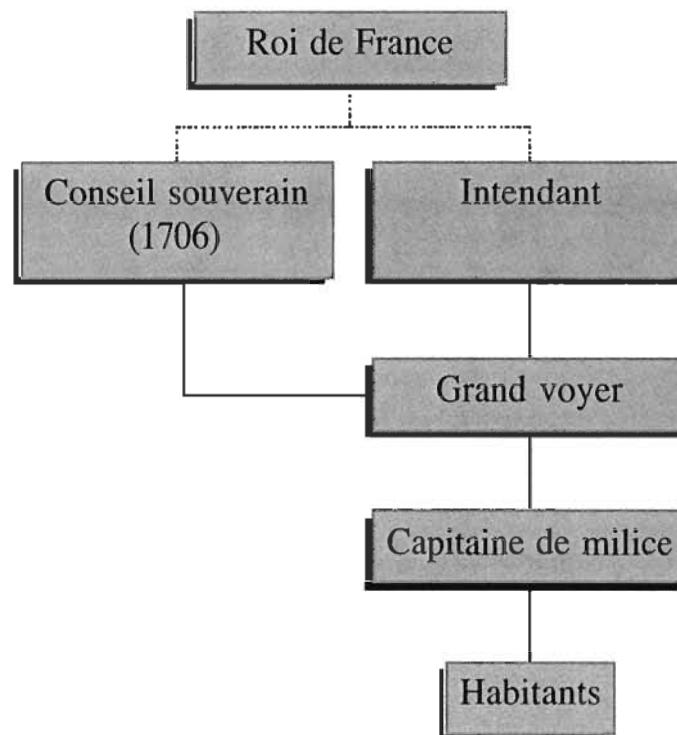
³ Nous tenons à préciser que les archives de voirie ne nous permettent pas de documenter entièrement le rôle de ce personnage dans la longue durée.

⁴ Marcel Trudel, *Les débuts du régime seigneurial au Canada*. Montréal, Fides (Coll. Fleur de Lys), 1974, p. 46.

⁵ Pour plus d'informations sur le gouvernement colonial, se référer à Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 97-102. La date de 1663 comme début du régime royal est toutefois remise en question par Christophe Horguelin qui identifie plutôt l'année 1665 comme moment de la véritable gouvernance royale dans la colonie. Voir Christophe Horguelin, *La prétendue république*. Sillery, Septentrion, 1997, 169 p.

aspects civils de l'administration coloniale, s'occupant de la justice, de la police et des finances. Comme il supervise l'organisation interne du pays, il est le haut responsable de la voirie, responsabilité qu'il délègue toutefois au grand voyer, qui trace les chemins, qui seront construits, réparés et entretenus par les habitants, sous la direction des officiers de milice de chaque paroisse ou seigneurie. La gestion de la voie publique, comme le montre la figure 1.1, reflète bien les tendances générales de l'administration coloniale : absolutisme et centralisation.

FIGURE 1.1
Organigramme des acteurs de la voirie, 1706-1759



1.1.1 Le Conseil souverain et la réglementation des chemins

Inspiré des Parlements provinciaux français, le Conseil souverain constitue essentiellement une cour souveraine de justice, transcrivant et enregistrant les ordonnances royales, leur donnant ainsi force légale et jouissant du droit de remontrance⁶. Le Conseil décrète aussi des arrêts afin de régler provisoirement, à titre suppléatoire, des questions sur lesquelles la coutume et les ordonnances sont muettes⁷. Peu de temps après sa création, influencé vraisemblablement par la politique routière de Colbert dans la métropole, le Conseil édite le premier règlement concernant les chemins publics. Ce règlement du 3 mai 1665 stipule que toutes personnes ayant des clôtures à ériger sur le bord du fleuve doivent les installer de sorte qu'il reste deux perches libres au-dessus des plus hautes marées pour la liberté tant du passage des charrettes et des bestiaux que de la navigation⁸. Le Conseil intervient encore le 20 juin 1667 par un arrêt ordonnant à tous ceux qui ont des chardons sur leurs terres de les couper chaque année, vers la fin juillet, afin qu'il n'en reste aucun même dans les chemins passant sur leurs terres, sous peine d'amende⁹. Le 22 juillet 1669, poussant plus loin ses prérogatives, le Conseil ordonne l'ouverture d'un chemin public sur une terre privée, et oblige les habitants à en entretenir la moitié conjointement avec le propriétaire¹⁰.

⁶ À la fin des années 1670, le Conseil souverain perd toutefois son droit de remontrance, ce qui limite son rôle à l'enregistrement pur et simple des édits, des ordonnances et des lettres patentes du roi.

⁷ André Vachon, *L'administration de la Nouvelle-France*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1970, p. 29-30.

⁸ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie dans la province de Québec », *BRH*. 39, 4 (avril 1933), p. 199.

⁹ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Le droit civil canadien suivant l'ordre établi par les codes : précédé d'une histoire générale du droit canadien*. Montréal, A. Doutre, 1872, p. 157, référence à Édits et Ordonnances, II, p. 39.

¹⁰ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.* p. 161, référence à Édits et Ordonnances, II, p. 49.

Toujours dans le dessein d'établir l'ordre public, le Conseil convoque une assemblée de police en la prévôté de Québec pour le premier décembre 1705, assemblée qui mènera à l'adoption du Règlement de police du premier février 1706¹¹. Le huitième article est particulièrement important : il autorise le grand voyer à se transporter dans toutes les seigneuries où les grands chemins ne sont pas réglés pour déterminer où doivent dorénavant passer les chemins publics d'au moins 24 pieds de largeur¹². Ce règlement, en usage tout au long du Régime français, amorce en fait l'établissement des chemins de devanture des seigneuries et marque le début de la construction du chemin royal Québec-Montréal sur la rive nord du fleuve. Les interventions de voirie du Conseil s'amenuiseront par la suite, devenant l'apanage de l'intendant au début du XVIII^e siècle.

1.1.2 Le leadership de l'intendant jusqu'à 1730

En Nouvelle-France, comme dans les provinces françaises, l'intendant représente « l'oeil et la main du roi¹³ ». Ses fonctions d'agent du pouvoir royal le mènent à se soucier particulièrement de l'application de la justice, du peuplement de la colonie et du développement économique (agriculture, commerce, industrie et communications). S'inspirant de la situation métropolitaine, où les intendants provinciaux initient de grands travaux d'utilité publique, l'intendance coloniale se préoccupe des infrastructures

¹¹ 1er juin 1706, « Règlement de police du Conseil supérieur pour la ville de Québec », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, folio 250-253v. Un règlement similaire à Montréal le 22 juin 1706, « Ordonnance de M. Raudot intendant en Canada portant règlement pour la police des rues et du marché à Montréal », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, folio 65-70 v. En 1705, un acte similaire est réalisé en Virginie, voir Heather K. Crowl, *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*. M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, p. 19, acte qui subit seulement quelques révisions mineures jusqu'après la Guerre de Sécession.

¹² Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.* p. 236, référence à *Edits et ordonnances*, II, p. 135.

¹³ Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 97.

de transport, au nom d'un État qui, de plus en plus, « doit assumer la charge de l'outillage indispensable aux transactions, par l'amélioration des voies de circulation¹⁴. »

Il va sans dire que la carence de ces voies aurait pour effet de paralyser le commerce et la colonisation.

Au XVIII^e siècle, les intendants Raudot, Bégon, Dupuy puis Hocquart concourent tous à leur façon à l'institution de la voie publique. Grâce à une série d'ordonnances, ils établissent des règles qui jalonnent l'aménagement, l'entretien et l'utilisation de la voie publique à l'échelle de la colonie. À certaines occasions, leurs interventions se font plus directes, certaines ordonnances s'adressant notamment à des résidants d'une seigneurie, pour les rappeler à l'ordre. L'implication de l'intendant ne s'arrête pas là. Il commande les actions du grand voyer et des capitaines de milice. Recevant les requêtes pour un nouveau chemin ou pour le déplacement d'une voie existante, l'intendant peut ordonner le transport du grand voyer en la paroisse pour répondre à la demande. Il homologue ensuite les procès-verbaux découlant de cette visite, ce qui lui confère un droit de regard sur les décisions prises à cette occasion. Il exerce aussi son pouvoir par le biais des capitaines de milice, à qui il fait parvenir les ordres, ordonnances et procès-verbaux pour leur exécution dans la localité. Parfois, il

¹⁴ Henri Cavaillès, *La route française. Son histoire, sa fonction. Étude de géographie humaine*. Paris, Armand Colin, 1946, p. 67. Les pages 63 à 71 contiennent des informations sur le contexte de l'entreprise routière du XVIII^e siècle. Pour connaître la situation canadienne au même moment, se référer à Kenneth J. Banks, *Chasing Empire across the Sea : Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal/Kingston, McGill/Queen's University Press, 2002, p. 88-91.

contrôle même directement la marche des travaux infligeant des amendes aux habitants qui refusent de se conformer aux ordres des autorités¹⁵.

Selon Pozzo-Laurent, les interventions de l'intendant dans le domaine de la voirie diminuent toutefois après 1730. Ainsi, « [l]es problèmes reliés aux communications prennent de plus en plus d'importance et si, au début, l'intendant a pu se charger de les régler, cette fonction devient trop accaparante pour qu'il puisse l'assumer. La distribution des tâches et la délégation des pouvoirs en matière de voirie est inévitable¹⁶. » À partir de la décennie 1730, on constate que le nombre de procès-verbaux du grand voyer augmente au détriment des ordonnances, indice du bon fonctionnement de l'institution et de sa reconnaissance par les autorités coloniales et surtout par les populations locales. Nos recherches confirment l'idée de cette reconnaissance. En effet, nous avons pu établir qu'à diverses reprises, l'intendant demande à des requérants d'attendre le retour du responsable de la voirie pour régler leur problème, faisant appel à ses connaissances et à son jugement plutôt que de trancher dans un domaine où lui-même a une compétence de plus en plus limitée. La confirmation de l'autorité du grand voyer se traduit aussi par une augmentation des requêtes pour chemins publics, qui lui sont directement acheminées. Qui plus est, le grand voyer ordonnera lui-même son transport sur les lieux¹⁷, ce qui marque une rupture avec l'ancienne pratique. Force est de constater que le grand voyer s'acquitte désormais

¹⁵ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *RHAF*, 12, 1 (juin 1958), p. 12.

¹⁶ Jeannine Pozzo-Laurent, *Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1981, p. 26.

¹⁷ Se référer au premier article du document du 11 août 1768 intitulé « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux », BAC, Fonds RG1E17, vol. 2, dossier juillet-août 1768.

de sa charge avec plus d'autonomie et de pouvoir, et ce, même si l'intendant conserve en dernière instance le pouvoir politique décisionnel.

1.1.3 L'émergence du pouvoir du grand voyer

À l'origine, le roi de France établissait la charge de grand voyer pour veiller à la conservation des droits royaux et à l'observation des règlements établis. Il lui donnait autorité et « superintendance » sur tous les voyers urbains, afin de faire cesser les entreprises et les usurpations qui se faisaient sur les voies et rues publiques des villes, et qui portaient préjudice au public, aux passants et au commerce¹⁸. Bref, il s'agissait d'instituer un voyer pour les contrôler tous. L'édit français introduisait ainsi une différenciation entre la grande voirie et la petite voirie. Comme l'a souligné Ivanhoë Caron, la grande voirie régit les chemins publics et les constructions générales comme les fortifications militaires, les ponts et les remparts, alors que la petite voirie concerne les rues, l'alignement des maisons, le positionnement des auvents, des enseignes, des gouttières¹⁹. Fait particulier, en Nouvelle-France, le grand voyer exerce indistinctement son autorité sur ces deux types de juridiction, bien que dans la pratique en milieu urbain, il délègue souvent ses pouvoirs à des commis²⁰. À titre de responsable central des voies

¹⁸ Mai 1599, « Édit du roi portant création et établissement de l'état et office de grand voyer de France », reproduit dans Eugène-Jean-Marie Vignon, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles*. Tome I : « Pièces justificatives », titre II, Paris, Dunod, 1862, p. 85-86. Disponible sur Gallica à l'adresse : <http://www.gallica.bnf.fr>, notice : FRBNF31577531.

¹⁹ Ivanhoë Caron, *Loc. cit.*, p. 199-200.

²⁰ Jusqu'en 1766, il n'y a qu'un grand voyer. Néanmoins, ce dernier nomme dans chacune des trois villes un commis qui le représente dans les cas qui ne peuvent attendre et à qui il abandonne ses émoluments et ses honoraires en entier. Voir 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the repairing the streets and highways from ancient ordinance », BAC, Fonds RG1E17, vol. 2, dossier 28 décembre 1767. Il nous faut ici préciser que les documents témoignant du droit appliqué et des pratiques

publiques, il régit la construction, l'entretien et la réparation de tous les chemins et ponts publics, tant dans les villes que dans les campagnes.

TABLEAU 1.1
Présentation des titulaires de la charge de grand voyer de la Nouvelle-France

Début-fin charge	Nom des titulaires de la charge
1667-1689	René Robineau de Bécancour
1689-1729	Pierre Robineau de Bécancour
1731-1750	Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc
1750-1753	Louis Fleury de la Gorgendièvre
1753-1754	Ignace-François-Pierre Martin de Lino

Source : Pierre-George Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*. 37, 8 (août 1931), p. 450-451.

Le poste de grand voyer apparaît, dès 1657, mais pendant une dizaine d'années, il ne s'agit guère que d'un titre honorifique. Personne n'occupe véritablement la charge, jusqu'à ce que René Robineau de Bécancour reçoive ses lettres de provision de la Compagnie des Indes occidentales, en 1667²¹. Selon Glaberbrook, dans son histoire des transports au Canada, le nouveau grand voyer intervient uniquement à 7 ou 8 occasions durant son règne²², qui est ponctué de nombreuses plaintes concernant le mauvais état des chemins et la négligence de la charge. Pierre, le fils aîné de Robineau de Bécancour, succédera à son père en 1689 jusqu'à son décès en 1729 (voir le tableau 1.1). Le rôle

administratives sous le Régime français sont rares. Les écrits de Cugnet apparaissent donc comme des témoignages importants, voire même incontournables, bien qu'ils aient pu faire l'objet de critiques.

²¹ Bernard Tremblay, *Le statut des chemins au Québec. Historique et législation. Doctrine et jurisprudence*. Québec, Publications du Québec, 1996, p. 9.

²² George P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*. Vol. I : « Continental Strategy to 1867 », Toronto, McClelland and Stewart Limited (Carleton Library no. 11), 1964 (1^{re} éd. 1938), p. 100.

actif de ce fonctionnaire salarié ne débutera réellement qu'en 1706, alors que le Conseil souverain lui ordonnera de se déplacer dans toutes les seigneuries pour régler les grands chemins.

À la mort de Pierre Robineau de Bécancour, l'intendant Gilles Hocquart cherche à combler le poste par un titulaire énergique, qui ne considérera pas la charge comme une sinécure. Son choix s'arrête sur Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc, qui reçoit ses lettres de provision en 1731 et qui exerce ses fonctions jusqu'à sa mort en 1750²³. Boisclerc s'acquitte bien de ses nouvelles fonctions, entre autres, parce qu'il ne cumule pas d'autres charges²⁴. Tant et si bien, que le 14 octobre 1733, Hocquart, s'adressant au ministre, affirme que la colonie se ressent déjà des avantages que le grand voyer y procure, en remédiant à la négligence « dans lequel estaient tomber l'entretien et l'establissement des chemins publics²⁵ » et qu'elle en aurait ressenti de pareils depuis longtemps, si ses prédécesseurs avaient exercé leur charge avec autant de zèle que lui. En raison de l'efficacité de son travail mais surtout de ses déplacements réguliers dans les divers gouvernements de la colonie, l'intendant lui confie davantage de responsabilités, où il fait office plus généralement d'agent du gouvernement. En 1734, l'intendant le délègue pour régler les différends qui peuvent survenir entre les habitants concernant les clôtures mitoyennes, les fossés de ligne, les dommages causés par les

²³ Donald J. Horton, « Lanoullier de Boisclerc, Jean-Eustache », dans *DBC électronique*, vol. III : 1741-1770, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=35566&query=boisclerc>

²⁴ 25 mars 1730, « Ordre ou brevet du roi nommant Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc grand voyer au Canada », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 98, folio 145.

²⁵ 14 octobre 1733, « Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre concernant l'excellent travail effectué par le grand voyer Lanoullier de Boisclerc », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 60, folio 80-84.

bestiaux et autres ; tout cela, dit-on, afin d'éviter des déplacements aux habitants²⁶. En 1738, il l'emploie même à faire « des levées de bled²⁷ » dans les côtes pour la subsistance des troupes et des habitants de Québec.

Le salaire du grand voyer reste sensiblement le même qu'au XVII^e siècle, soit 600 livres²⁸. Vu la modicité de ses appointements, les dépenses considérables entraînées par ses courses, sans compter la famille nombreuse dont il a la charge, Boisclerc touche régulièrement une gratification extraordinaire de 500 l., en récompense pour la qualité de son travail et son zèle à remplir ses fonctions²⁹. Le grand voyer perçoit également des frais des habitants lorsqu'il se rend dans une paroisse à leur requête pour entendre les intéressés et dresser un procès-verbal de sa visite, ou encore pour faire respecter une décision antérieure³⁰. Signalons que pour entrer en force, le procès-verbal doit non seulement être homologué par l'intendant, mais qu'il doit aussi être lu et publié à l'issue

²⁶ 26 février 1734, « Commission qui commet et subdélègue le sieur Lanoullier de Boisclerc, grand voyer de ce pays, par l'intendant Hocquart pour régler et terminer les différends qui peuvent survenir entre les habitants », BANQ, 03Q_E1, S1, P2596. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

²⁷ 12 octobre 1738, « Lettre de Hocquart au ministre », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 70, folio 19-26v.

²⁸ 25 mars 1730, « Ordre ou brevet du roi nommant Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc grand voyer au Canada », *Op. cit.*

²⁹ Extrait du document du 28 septembre 1740, « Lettre de Hocquart au ministre », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 73, folio 105-109. Ces propos de l'intendant Hocquart doivent toutefois être nuancés. Membre de l'élite coloniale, le grand voyer est loin d'être un gagne-petit. La nécessité de lui verser des gratifications extraordinaires doit alors être mise en perspective avec les requêtes des autres membres de la noblesse coloniale.

³⁰ Léon Robichaud, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*. Mémoire de maîtrise (Histoire), Montréal, Université McGill, 1989, p. 37. Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 43.

de la messe paroissiale, trois dimanches consécutifs, par le capitaine de milice, afin que les habitants n'en « prétendent cause d'ignorance³¹ ».

1.1.4 L'autorité militaire au service de la voirie : capitaine et officiers de milice

Organisée sur une base paroissiale pour assurer la défense de la colonie, la milice regroupe tous les habitants mâles et valides, de 16 à 60 ans, à l'exception des officiers d'épée, de justice et des fonctionnaires³². Choisi par le gouverneur, le capitaine de milice fait office de chef de guerre³³. « Le grade est convoité à cause de l'honneur qui en découle et de l'influence considérable qu'il permet d'exercer dans les affaires communautaires³⁴. » Souvent les capitaines de milice ou encore leurs officiers servent d'intermédiaire entre les autorités coloniales et les habitants, même dans les affaires civiles, publient les ordonnances de l'intendant et les procès-verbaux du grand voyer. Perçus comme des responsables locaux des chemins et ponts, leur rôle dépasse la simple publication des décisions de l'administration coloniale. Lors d'une intervention du grand voyer en la paroisse, ils participent à l'assemblée et au marquage de la voie publique, qui se fait sur leur avis et consentement. Une fois le procès-verbal publié, ils doivent « tenir la main » à l'exécution et commander les habitants pour leur « faire faire » les chemins

³¹ Voir le second article du document du 5 décembre 1767 de François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy », *Op. cit.*

³² La milice possède ses propres cadres : un colonel pour chaque gouvernement, un major et un aide-major, et chaque paroisse fournit au moins une compagnie, dont les officiers sont un capitaine, un lieutenant, un enseigne et un sergent. Informations tirées d'André Vachon, *Op. cit.*, p. 59.

³³ Cette perception du capitaine de milice comme d'un chef de guerre est toutefois remise en question par l'ouvrage posthume de Louise Dechêne, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*. Montréal, Boréal, 2008, 664 p. Dans cet ouvrage, le capitaine de milice est plutôt présenté comme un intermédiaire privilégié de l'État à l'échelle locale.

³⁴ René Chartrand, *Le patrimoine militaire canadien. D'hier à aujourd'hui*. Tome I : 1000-1754. Montréal, Art Global, 1993, p. 154.

et ponts par corvée³⁵. En cas de refus, ils se chargent d'engager des journaliers et harnais pour accomplir le travail « aux frais et dépens des refusants ».

Les officiers de milice, le capitaine surtout, apparaissent donc comme des voyers locaux, engagés dans toutes les étapes de la mise en œuvre des chemins : marquage de la voie, répartition des corvées, mais surtout surveillance et direction des travaux d'ouverture et d'entretien. À titre de représentants des autorités coloniales dans la paroisse, ils participent à l'établissement de la police et au maintien de l'ordre public. Investis de lourdes responsabilités, leur conduite ne semble pas toujours sans reproche. Ainsi, au début des années 1730, l'intendant Hocquart, s'adressant aux capitaines, lieutenant et officiers de la milice coloniale, les enjoint de faire travailler incessamment les corvéables au rétablissement et à la réparation des chemins et ponts publics dans l'étendue de leurs districts, conformément aux ordonnances de ses prédécesseurs, sous les peines prévues à cet effet³⁶. Il leur ordonne encore d'obéir au grand voyer, de lui « faire obéir par qui et ainsi qu'il appartient dans tout ce qui concerne ses fonctions³⁷ » ce qui laisse croire qu'il y aurait de la résistance et de la négligence de la part de certains

³⁵ 14 juillet 1710, « Procès-verbal de Pierre Robineau de Bécancour pour le grand chemin de la côte et seigneurie de la Baie, paroisse Saint-Antoine-de-Padé, appartenant au Sieur Jacques Lefebvre », BANQ, 03Q_E2, P19. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

³⁶ 5 juin 1730, « Ordonnance de Gilles Hocquart, intendant, qui enjoint à tous les capitaines, lieutenants et autres officiers de milice de cette colonie de faire incessamment travailler aux rétablissement et réparation des chemins et ponts publics dans toute l'étendue de leurs districts », BANQ, 03Q_E1, S1, P213. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

³⁷ 7 janvier 1731, « Ordonnance de Gilles Hocquart, intendant, qui enjoint à tous officiers de milice d'obéir au sieur Lanoullier de Boisclerc, grand voyer, qui va s'occuper incessamment au rétablissement des chemins publics dans l'étendue des gouvernements de Québec, Montréal et Trois-Rivières. », BANQ, 03Q_E1, S1, P2253. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

officiers locaux³⁸. Cette volonté de discipliner les officiers locaux s'explique, à notre avis, par leur rôle moteur dans l'administration de la voirie, en tant qu'intermédiaire privilégié dans l'exercice du pouvoir royal sur les habitants.

1.1.5 Les habitants : un rôle restreint mais réel dans les prises de décision

Que ce soit pour tracer ou changer le chemin royal ou tout autre chemin, le grand voyer se transporte sur les lieux sur ordre du Conseil, de l'intendant, ou encore sur requête des habitants eux-mêmes³⁹. Il fait alors assembler les officiers de milice, six des plus anciens et notables habitants, et les autres habitants intéressés, pour leur communiquer la demande, et prendre leur avis. Il dresse ensuite procès-verbal pour déterminer et statuer le chemin demandé à la pluralité des voix. Si les avis se trouvent partagés, il visite les différents endroits et, sur son examen, sa décision l'emporte. Notons que si les habitants sont en désaccord, ils peuvent protester auprès de l'intendant⁴⁰, même si leurs chances réelles de succès restent probablement minces. Malgré le poids des élites coloniales et locales dans le processus décisionnel, nous ne pouvons concevoir que les habitants soient totalement exclus.

En ce qui concerne la voie publique, le censitaire fait face à une double obligation : d'une part, fournir gratuitement le terrain nécessaire à l'aménagement du

³⁸ Par contre, si on se positionne plutôt du côté des corvéables, on pourrait peut-être leur reprocher d'observer quelquefois avec trop de zèle ces instructions.

³⁹ Pour plus d'informations sur les procédures de voirie, voir 1er juin 1706, « Règlement de police du Conseil supérieur...», *Op. cit.* ; 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy», *Op. cit.* et 11 août 1768, « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux », *Op. cit.*

⁴⁰ George P. de T. Glazebrook, *Op. cit.*, p. 98.

chemin et, d'autre part, réaliser les travaux pour l'ouverture et l'entretien des chemins établis sur ses terres, ou encore ordonnés pour son utilité et sa commodité⁴¹. La corvée s'applique ainsi à tous les chemins publics, de même qu'aux ponts, aux clôtures et aux fossés. Rappelons que ce travail gratuit et occasionnel, donné à des moments prédéterminés, tire son origine du régime féodal français et de la Coutume de Paris⁴².

Au demeurant, les vieux principes coutumiers, la jurisprudence, les ordonnances et les divers règlements codifient les corvées et les autres obligations des censitaires. Servitude importante, le droit de chemin sur un héritage voisin se règle par le titre de concession attaché au fonds de terre, qui en détermine l'usage et l'étendue. La Coutume de Paris codifie cette servitude contractuelle que constituent les chemins de passage. À cet effet, elle présente toute une série de règles régissant le droit de passage, la largeur de la voie et son entretien⁴³. L'acte de concession régit également les droits et les devoirs du censitaire envers le seigneur, qui peut lui réclamer une quantité de ses produits, mais aussi son temps et « ses bras ». Parmi ses obligations, le censitaire doit mettre sa terre en valeur, « tenir feu et lieu », suivre les exercices de la milice et assumer sa part de corvées publiques, représentant environ quatre journées par année⁴⁴. On peut également exiger de lui des journées supplémentaires de travail afin de réaliser des corvées

⁴¹ 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy », *Op. cit.* Roland Sansfaçon, *Op. cit.*, p. 14.

⁴² Ivanhoë Caron, *Loc. cit.*, p. 207.

⁴³ À propos des servitudes contractuelles et des chemins de passage, voir François Bourjon, *Le droit commun de la France et la coutume de Paris réduits en principes. Tirés des loix, des ordonnances, des arrêts, des jurisconsultes et des auteurs et mis dans l'ordre d'un commentaire complet et méthodique sur la coutume*. Vol. II, Paris, Grangé/L. Cellot, 1770, p. 5.

⁴⁴ Concernant les obligations et les droits du censitaire, consulter Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 85 et 103.

extraordinaires pour la construction et la réparation de l'église, ou encore de chemins et de ponts⁴⁵.

À partir de 1706, une ordonnance royale autorise aussi les administrateurs à mobiliser les habitants pour la réalisation de grands travaux d'utilité publique, telle l'érection de fortification⁴⁶. Or la corvée royale constitue une mesure générale d'ordre public, à laquelle le grand voyer recourt pour la construction, la réparation et l'entretien des grands chemins ou chemins royaux. Les habitants de chaque paroisse sont tenus de fournir un certain nombre de jours de travail selon les ordres du grand voyer et, en contrepartie, les chemins publics sont ouverts à tous. Bref, la construction et l'entretien des chemins reposent sur un vaste éventail de charges réparties suivant une hiérarchie très stricte entre 1706 et 1759, où l'établissement du droit de voirie⁴⁷ et, donc, des chemins publics procèdent particulièrement d'un dessein étatique visant à assurer une emprise et un contrôle élémentaires sur le territoire.

1.1.6 La typologie des chemins

La volonté d'encourager le développement colonial jumelée à la lente prise de possession du territoire et au besoin des échanges commande l'implantation

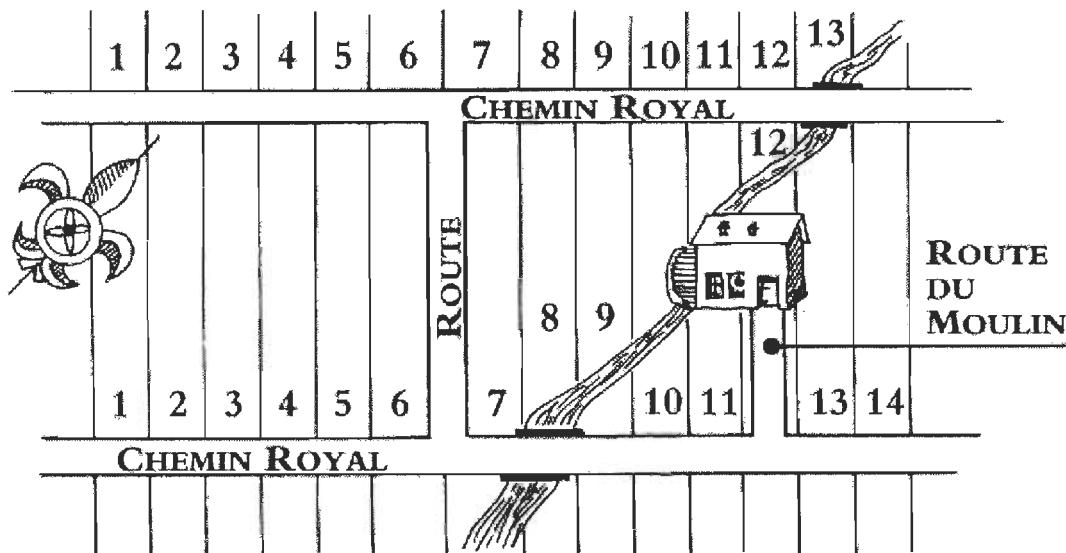
⁴⁵ Selon Ivanhoë Caron, *Loc. cit.*, p. 208, la corvée peut être commuée en argent.

⁴⁶ Jeanne Pomerleau, *Corvées et quêtes : un parcours au Canada français*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée (coll. « Ethnologie »), 2002, p. 2. À propos des corvées des moyens de communication, voir p. 178-191.

⁴⁷ Spécifions que ce droit de voirie est basé sur une conception autoritaire et centralisée du pouvoir, où l'intendant, les conseillers et le grand voyer assoient leurs décisions sur des règles de droit, des lois et des ordonnances. En somme, ce sont des éléments d'une société de droit que l'on pourrait sans doute qualifier de droit civil de type féodal.

d'infrastructures routières adaptées du modèle français⁴⁸. Trois types de chemins publics se retrouvent en Nouvelle-France : les chemins royaux, les chemins de communication et les chemins de moulin (voir la figure 1.2)⁴⁹.

FIGURE 1.2
Trois types de chemins publics en Nouvelle-France



Source : Bernard Tremblay, *Le statut des chemins au Québec : historique et législation, doctrine et jurisprudence*. Sainte-Foy, Publications du Québec, 1995, p. 22.

Dans son acceptation générale, l'expression chemin royal ou de roi réfère à tout chemin de traverse ou de ceinture d'une seigneurie. L'expression désigne aussi un itinéraire particulier, en l'occurrence, le grand chemin reliant les villes de Québec et de

⁴⁸ Les édits royaux de la fin du XVII^e siècle distinguent trois sortes de chemins : les grands chemins ou chemins royaux, les chemins de traverse ou vicinaux et les sentes. Voir David Hoüard, *Dictionnaire analytique, historique, étymologique, critique et interprétatif de la Coutume de Normandie*. Vol. I, Rouen, Le Boucher jeune, 1780, p. 229. En France et en Angleterre, les chemins royaux sont ceux qui conduisent à de grandes villes, ou de ville royale à ville royale. Se référer à François Ragueau, *Glossaire du droit français*. Niort, L. Favre, 1882, p. 121. Les ouvrages cités sont disponibles sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr/documents/FRBNF33332949> et [FRBNF37250938](http://gallica.bnf.fr/documents/FRBNF37250938).

⁴⁹ Ivanhoë Caron, *Loc. cit.*, p. 204-205. Voir aussi Léon Robichaud, *Op. cit.*, p. 14-16 et Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 90.

Montréal, demandé et ordonné par le grand voyer. Le chemin royal, localisé près du fleuve ou de l'un de ses affluents, correspond au chemin principal qui dessert les premières concessions d'une seigneurie. Aménagé sur le travers des terres, parallèlement à la voie d'eau, il favorise la circulation entre les concessions et l'accès aux seigneuries adjacentes ou contiguës, lorsqu'elles sont colonisées. Comportant généralement 24 pieds de largeur entre les deux clôtures, les fossés non compris⁵⁰, le chemin royal est fait, entretenu et réparé par les habitants chacun sur leur devanture.

Le second type de voie, demandé par le seigneur ou les habitants, ou encore ordonné directement par le grand voyer, est le chemin de communication ou de sortie, aussi appelé route. Il sert de jonction avec la voie d'eau et le chemin royal pour la commodité des concessionnaires des « profondeurs » de la seigneurie. Aménagée autant que possible dans la ligne de division entre deux censitaires, et donc perpendiculaire au chemin royal et à la voie d'eau, la route occupe dix-huit pieds de largeur entre les clôtures, excluant les fossés. Chaque censitaire doit, en vertu de l'obligation de concession, fournir la moitié du terrain nécessaire à sa construction. Les habitants intéressés ouvrent, entretiennent et réparent le chemin, sans l'aide des fournisseurs de terrain⁵¹. Ils font eux-mêmes une des clôtures, qu'ils entretiennent également.

Comme la route, le chemin de moulin doit de préférence être tracé dans une ligne de division entre deux habitants, de dix-huit pieds de largeur si possible. Singularité, le

⁵⁰ 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy », *Op. cit.*

⁵¹ 11 août 1768, « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages... », *Op. cit.*

seigneur le réclame aux frais des habitants. Soumis au droit de banalité qui les oblige à moudre leur grain au moulin seigneurial, les censitaires le font entièrement en commun, suivant la répartition du grand voyer, sans pouvoir dans ce cas exiger quoi que ce soit du seigneur⁵².

Étroitement planifiées, les infrastructures ne s'adaptent pas moins aux réalités locales. Ainsi, sur la rive sud du district des Trois-Rivières, les chemins tracés sont de 24 pieds de largeur, comme le prévoit le règlement de police du Conseil supérieur de 1706. Selon la typologie précédente, il s'agit donc de grands chemins ou chemins royaux. Or, dans la pratique, on constate que les voies publiques cumulent souvent les utilités, permettant autant aux habitants de se rendre à l'église et au moulin que d'accéder à la voie d'eau et aux terres à défricher. Par ailleurs, ces voies ne représentent, il faut le dire, qu'une partie des chemins présents sur le territoire. Bien que difficiles à documenter, les chemins usités, seigneuriaux ou autres, préexistent en fait à la voie publique, alors que d'autres chemins privés particuliers se greffent aux chemins publics déjà implantés⁵³. D'autres, avant nous, ont remarqué des traces de l'espace vécu dans le paysage, telle Heather K. Crowl qui constatait pour la Virginie : « It is likely that many more paths were use during the seventeenth and early eighteenth centuries for which no documentation survives⁵⁴. »

⁵² 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy», *Op. cit.*

⁵³ L'existence de ces chemins officieux est difficile à retracer. Les actes notariés et les actes de concession comprenaient certainement quelques indications à ce sujet, mais comment déterminer s'il ne s'agit pas simplement de projet.

⁵⁴ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 40.

Au début du XVIII^e siècle, les autorités coloniales prennent plusieurs initiatives en matière de voirie en vue d'établir et de contrôler la voie publique. La mise en place de l'organisation administrative et des voies publiques se fait progressivement, d'autant plus que le dynamisme des agents royaux varie selon les moments et, surtout, selon les titulaires en poste. De prime abord, l'organisation de la voirie apparaît très hiérarchisée, bien que dans les faits la collaboration et la conciliation soient la clé des relations entre les divers acteurs. Chacun a son rôle et sa place dans cette hiérarchie, où la célérité et la stricte obéissance apparaissent comme des comportements idéaux.

Dans les années 1750, la guerre franco-anglaise en Amérique du Nord paralysera toutefois les activités de voirie. Débutée en 1754, elle se soldera par la capitulation de Québec en 1759, puis de Montréal l'année suivante⁵⁵. Entre 1760 et 1764, la Nouvelle-France connaîtra un régime militaire intérimaire, en attendant que le sort de la colonie soit définitivement fixé. À l'issue de la guerre de Sept Ans, le Traité de Paris du 10 février 1763 confirmera la cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre. Quelques mois plus tard, en octobre, la Proclamation royale définira les nouvelles structures administratives de la colonie, désormais désignée sous le vocable Province de Québec. Ces changements bouleverseront-ils la voirie ? C'est ce que nous tenterons de vérifier.

⁵⁵ Pour plus d'informations, se référer à Jacques Mathieu, *La Nouvelle-France*. Op. cit., p. 221-228, et John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec*. Sillery, Septentrion, 1995, p. 60-75.

1.2 L’ambivalence de l’organisation de voirie de la Province de Québec, aux confins des influences françaises et anglaises, 1760-1790

Les autorités militaires contrôlent la vie civile du 16 septembre 1760 au 10 août 1764. Le général Thomas Gage devient gouverneur de Montréal, le colonel Ralph Burton, gouverneur des Trois-Rivières et le général James Murray, gouverneur de Québec⁵⁶. Toute l’administration de la colonie repose alors entre les mains de ces trois hommes, qui édictent bon nombre d’ordonnances concernant la voirie⁵⁷. Dans cette période transitoire, aucun changement n’affecte sensiblement l’organisation de voirie.

L’introduction des lois anglaises dans la province se fait lors de la mise en place du gouvernement civil, le 17 septembre 1764. Le gouverneur et son Conseil rendent alors une ordonnance établissant les cours civiles qui règle les cours de justice, les juges de Paix, les séances de Quartier, les baillis et autres matières touchant la justice⁵⁸. Cette ordonnance implante un cadre administratif relativement simple⁵⁹. Le Parlement britannique détient l’autorité suprême. Le gouverneur fait le lien entre l’autorité impériale et les intérêts coloniaux, tout en partageant avec le Conseil exécutif les fonctions administratives et judiciaires. Les juges de paix, nommés par le gouverneur,

⁵⁶ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *BRH*, 39, 5, (mai 1933), p. 278 et Marcel Trudel, *Le régime militaire dans le gouvernement des Trois-Rivières, 1760-1764*. Trois-Rivières, Éditions du Bien public (coll. L’histoire régionale, no. 8), 1952, p. 89-94.

⁵⁷ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 499, référence à Lettres et placarts, etc., p. 22, 36, 50, 54 et 61.

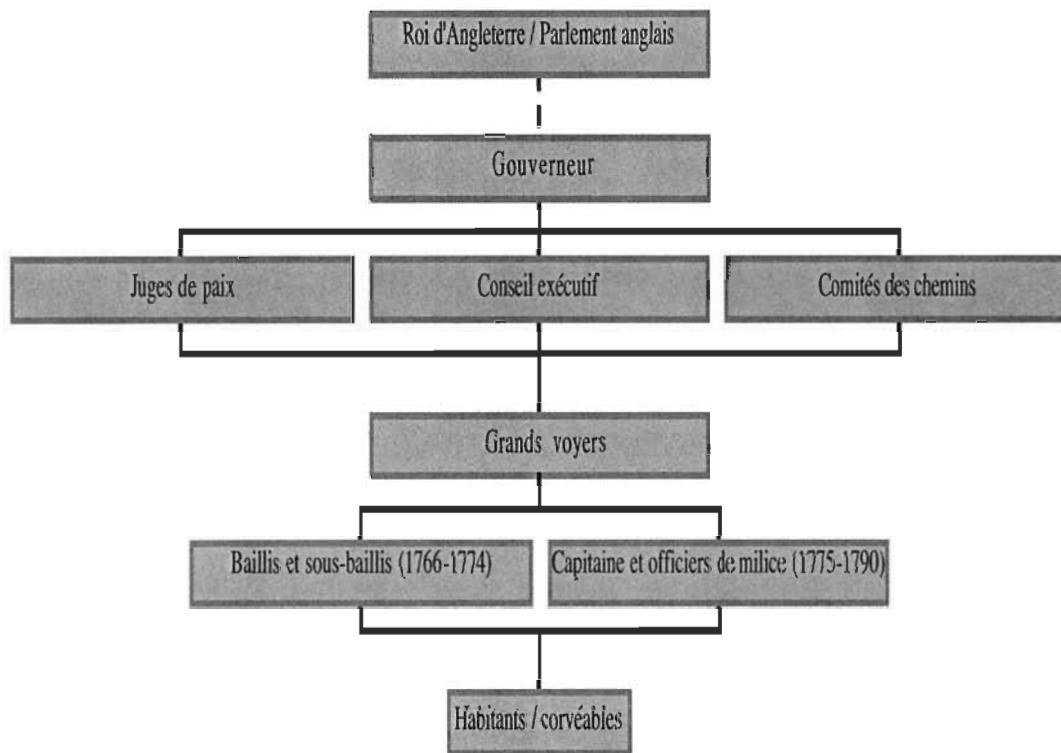
⁵⁸ Voir Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l’histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791*. Ottawa, T. Mulvey, 1921, p. 183 et Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 589-591.

⁵⁹ L’ouvrage sous la direction de Craig Brown, *Histoire générale du Canada*. Québec, Boréal Express (Boréal compact, 18), 1990, p. 244, résume bien le nouveau cadre administratif.

exercent le rôle de magistrats locaux. Quoique l'organisation de voirie demeure essentiellement similaire à celle du Régime français comprenant les grands voyers, les officiers locaux et les corvéables (se référer à la figure 1.3), nous reconsidérerons les prérogatives et les responsabilités de chacun des acteurs de voirie pour bien cerner les répercussions des nouvelles consignes administratives et, notamment, des ordonnances de voirie de 1766 et de 1777⁶⁰.

⁶⁰ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », 6 Geo. III, dans Arthur G. Doughty, *Rapport sur les travaux relatifs aux Archives publiques pour l'année 1913*. Ottawa, J. L. Taché, 1915, p. 82-86 et 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », 17 Geo. III, chap. 11, reproduit dans *A Collection of the Acts passed in the Parliament of Great Britain and of Other Public Acts relative to Canada*. Québec, P. E. Desbarats, 1800, p. 24-30. Document consulté via Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

FIGURE 1.3
Organigramme des acteurs de la voirie, 1766-1790



1.2.1 Le gouverneur : le chef de l'organisation de voirie

Après la signature du Traité de Paris en septembre 1763, le Parlement anglais nomme James Murray, gouverneur en chef de la province de Québec, pour diriger la colonie. L'intervention du parlement de Westminster dans les affaires internes des colonies étant minime surtout à partir du dernier quart du XVIII^e siècle, le gouverneur bénéficie en principe d'une grande liberté d'action, mais son pouvoir réel est limité⁶¹. Les pouvoirs exécutif, judiciaire et législatif ne peuvent s'exercer sans tenir compte de la

⁶¹ Sous la direction de Craig Brown, *Op. cit.*, p. 245.

réalité coloniale, ce que semble reconnaître la métropole. Dans leurs instructions au gouverneur Murray en 1763, les autorités métropolitaines investissent le gouverneur de l'autorité et du pouvoir de constituer et établir le plus tôt possible des cours de judicature et de justice, tout en tenant compte « de ce qui a été accompli dans cette voie par nos autres colonies d'Amérique surtout par Notre colonie de la Nouvelle-Ecosse⁶². » Ultimement, le Parlement anglais bénéficie d'un droit de regard, et même de ratification, sur toutes les décisions prises dans la colonie.

En tant qu'administrateur colonial, le gouverneur se retrouve à la tête de l'organisation de voirie. Il nomme les grands voyers et les officiers de voirie, mais surtout il paraphe les ordonnances réglant les chemins coloniaux. Le 24 mars 1766, il ratifie la première ordonnance de voirie réalisée sous le Régime anglais⁶³. Les chemins étant devenus impraticables « faute d'avoir été raisonnablement et convenablement réparés⁶⁴ », l'ordonnance institue de nouveaux acteurs, typiquement anglais, les juges de paix, les baillis et les sous-baillis pour qu'ils veillent de près à l'entretien des chemins (voir la figure 1.3). Puisant abondamment dans la législation britannique, cette ordonnance détermine les procédures à suivre pour réparer efficacement les grands chemins coloniaux. En fait, la nouvelle loi redéfinit les responsabilités et les pouvoirs de

⁶² Art. 16, 7 décembre 1763, « Instructions au gouverneur Murray » dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... Op. cit.*, p. 162.

⁶³ BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 93-94, 102-103, 133, 248 et 251-255. 2 décembre 1765, Adam Mabane, « Report of the Committee of Council », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 1765-1766.

⁶⁴ 20 novembre 1765, François-Joseph Cugnet, « Observations des grands voyers établis par son Excellence pour les deux districts de la province de Québec », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 1765-1766 et 2 décembre 1765, Adam Mabane, « Report of the Committee of Council », *Op. cit.*

chacun pour les adapter au modèle anglais, où les juges de paix bénéficient d'un contrôle quasi-absolu de l'organisation de voirie.

L'arrivée en poste de Guy Carleton à la tête de l'administration coloniale, comme lieutenant-gouverneur depuis septembre 1766 mais, surtout, à titre de gouverneur à partir du 12 janvier 1768, introduit toutefois une nouvelle dynamique⁶⁵. Considérant l'état des lois et l'administration de la justice coloniale, Carleton conteste l'introduction en bloc des lois anglaises et se positionne plutôt pour le rétablissement des lois françaises, remettant ainsi en question les institutions mises en place en 1764-1766⁶⁶. La volonté de réformation se manifeste non seulement pour la voirie, mais elle s'étend également à toutes les autres structures administratives. Dans le contexte nord-américain de l'agitation grandissante au sein des Treize Colonies, les autorités coloniales et métropolitaines cherchent à se concilier la loyauté des Canadiens français. Résultat de ce dessein, l'Acte de Québec de 1774 confirme le régime seigneurial, reconnaît la religion catholique et prévoit l'adoption d'un double système judiciaire : les lois criminelles anglaises et les lois civiles françaises⁶⁷. Cet acte préside également à la création d'un Conseil législatif nommé par la Couronne pour assumer l'administration de la colonie avec le gouverneur. Cependant, l'invasion de la Province de Québec par les rebelles

⁶⁵ Ivanhoë Caron, *La colonisation de la province de Québec, débuts du régime anglais, 1760-1791*. Québec, L'Action Sociale Ltée, 1923, p. 53-55. G. P. Browne, « Carleton, Guy... », *Op. cit.*

⁶⁶ Témoin important, le gourverneur Carleton n'est évidemment pas impartial. Sa critique de l'administration coloniale doit être remise en contexte. Car, lui et d'autres dirigeants militaires sont en conflit avec les marchands anglo-écossais, dont plusieurs assument la charge de juge de paix.

⁶⁷ « L'Acte de Québec », 14 Geo. 3, chap. 83, reproduit dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 552-558.

américains, en 1775, retardera sa mise en application, paralysant le gouvernement civil et interrompant les affaires publiques jusqu'au début de 1777⁶⁸.

La paix rétablie, l'attention se tourne immédiatement vers les cours de justice, la milice, et vers tout ce qui concerne la paix, le bon ordre et la police de la Province de Québec⁶⁹. Une nouvelle ordonnance de voirie est entérinée le 29 mars 1777. Loin de sanctionner de nouvelles pratiques, elle apparaît plutôt comme une synthèse bonifiée des pratiques françaises, répartissant les charges relatives à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures en fonction de la typologie des chemins. Moins axée sur la gestion et la réparation des chemins que la loi de 1766, elle réintroduit l'ancienne hiérarchie des acteurs de voirie. Le grand voyer, soumis à l'autorité du gouverneur et du Conseil, donne ses ordres aux capitaines et aux officiers de milice, qui se chargent de les faire exécuter par les corvéables. Cette loi demeurera en vigueur jusqu'en 1796, au moment de l'adoption d'une nouvelle loi de voirie, consécutive à l'Acte constitutionnel de 1791 et à la création d'une Chambre d'assemblée, qui répartit différemment les prérogatives et les responsabilités des acteurs de voirie⁷⁰. Or, de 1764 à 1790, l'autorité du gouverneur s'exerce aussi via le Conseil de la Province de Québec.

⁶⁸ Ivanhoë Caron traite de l'invasion américaine de 1775 dans *La colonisation... op. cit.*, p. 91-106

⁶⁹ 21 janvier 1777, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. D, p. 7.

⁷⁰ La loi de 1777 ne subira qu'un léger amendement le 30 avril 1787, autorisant le lieutenant-gouverneur ou encore le plus ancien conseiller à trancher, en l'absence du gouverneur en chef, dans les cas qui lui sont habituellement soumis, en vertu des articles 5, 6, 11 et 13. 30 avril 1787, « Ordonnance qui explique et corrige l'ordonnance de 1777 », 26 Geo. III, cap. IX.

1.2.2 La mainmise des conseillers sur l'organisation de voirie

À partir de 1764, le Conseil de la Province de Québec assiste le gouverneur dans la direction du gouvernement colonial. Ce Conseil se compose de personnes nommées par les autorités impériales (membres *ex officio*), dont le juge en chef de la province et l'inspecteur général des douanes en Amérique, district nord⁷¹. Il inclut jusqu'à huit autres personnes choisies par le gouverneur parmi les habitants de la province, choix qui doit toutefois être approuvé par la métropole. Le rôle des conseillers consiste essentiellement à débattre des questions portées devant eux par le gouverneur, puis à lui soumettre leurs diverses recommandations et propositions de règlement. Notons que les décisions se prennent souvent sur leur avis et consentement, mais que plusieurs facettes de leur travail demeurent encore inexplorées par l'historiographie.

Pourtant, leurs responsabilités semblent importantes. La preuve, le nombre des affaires débattues au Conseil prend rapidement de l'ampleur. Pour faciliter et accélérer leur traitement, le Conseil délègue épisodiquement une partie de ses pouvoirs à des comités, composés de quelques-uns de ses membres mandatés pour investiguer une question particulière⁷². À ces comités, au départ, temporaires et informels se greffent des

⁷¹ Article 2, 7 décembre 1763, « Instructions au gouverneur Murray » dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 156. Pour le rôle du Conseil, voir l'ouvrage sous la direction de Craig Brown, *Op. cit.*, p. 245.

⁷² Il est à noter que le travail de ces comités parlementaires demeure tout à fait méconnu de l'historiographie. À partir des *Minute Books*, nous avons donc tenté de documenter leur rôle et leur influence sur les questions de voirie. Pour dépasser le caractère exploratoire de notre analyse, il serait toutefois intéressant d'approfondir l'étude et de l'étendre aux divers comités formés, à un moment ou à un autre, pour examiner les autres questions relatives au gouvernement de la colonie. On pourrait ainsi reconstituer les débats des conseillers et mieux connaître les sujets d'importance débattus durant la période, tout en apportant un éclairage neuf sur le fonctionnement de l'appareil étatique. On pourrait

comités permanents, entre autres, pour régler les matières relatives aux chemins coloniaux. Dès 1765, le Conseil assemble Thomas Dunn, Adam Mabane, James Goldfrap et Francis Mounier en comité pour examiner les observations soumises au Conseil par les grands voyers de la Province de Québec quant au fonctionnement de l'organisation de voirie. Les travaux du comité s'étalent sur une dizaine de jours, de sa création (le 20 novembre 1765) au dépôt de son rapport (le 2 décembre 1765), puis reprennent le 24 mars 1766, le temps d'amender et d'adopter l'ordonnance de voirie.

Nonobstant cette réforme de l'administration de voirie, la condition des chemins coloniaux ne paraît pas s'améliorer. Car, le 19 octobre 1767, le Conseil établit un nouveau comité des chemins, composé de James Golfrap, Thomas Dunn et Samuel Holland, pour s'enquérir des ordonnances de voirie passées depuis les débuts de la colonie, avec pouvoir de donner les ordres nécessaires au maintien et au rétablissement des voies publiques⁷³. Délibérant jusqu'en décembre 1767, le comité se prononce pour le maintien des pratiques induites par l'ordonnance de 1766, refusant alors le mémoire de François-Joseph Cugnet préconisant le retour aux anciens usages⁷⁴.

En 1768, toujours préoccupés par le mauvais état des chemins publics, le nouveau gouverneur (Guy Carleton) et le Conseil désignent un comité, celui-là chargé,

aussi dresser le profil social des membres des comités et délimiter leur influence sur les projets de loi et, plus globalement, sur l'administration de la colonie.

⁷³ 19 octobre 1767, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 248.

⁷⁴ « Ordinance of the 27 March 1766 is full and ample with respect to the method therein presented for amending of the highways &c And that Mr Cugnets proposals can not be adopted by this Committee without contradicting the said Ordinance ». 7 décembre 1767, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 254.

entre autres, de faire rapport sur les mesures contenues dans l'ordonnance de 1766⁷⁵. Le verdict tombe. L'ordonnance, inadaptée aux particularités du pays, constitue un système incompris par les officiers chargés de son exécution, et donc difficile à mettre en application⁷⁶. Le comité soumet alors au Conseil un projet d'ordonnance s'articulant autour des pratiques usuelles en vigueur sous le Régime français ; la familiarité de ces pratiques devrait favoriser leur accomplissement et, idéalement, permettre l'amélioration des chemins publics. Le procureur général se voit alors confier la rédaction de l'ordonnance, dont il présente un avant-projet en 1769, mais qui n'est toujours pas ratifiée au moment où Francis Maseres la diffuse en 1772⁷⁷.

La paix rétablie, l'attention se tourne vers les cours de justice, vers la milice, et vers tout ce qui concerne particulièrement la paix, le bon ordre et la police de la Province de Québec⁷⁸. À cette fin, en février 1777, le Conseil forme un comité chargé de réfléchir sur le contenu d'une ordonnance pour la réparation des chemins et des ponts publics⁷⁹. La nouvelle loi de voirie, adoptée en mars 1777, octroie un rôle encore plus

⁷⁵ « the Committee to consist of chief justice Mr Cramahé, Mr Holland and Mr Mounier, and any other member of this board may make one of the committee. », 4 juillet 1768, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. C, p. 21.

⁷⁶ [7] août 1768, William Hey, « Report of the Committee of Public Roads No 45 », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier juillet-août 1768.

⁷⁷ 1769, « Draught of an Ordinance for repairing and amending the public Highways and Bridges in the Province of Quebec », Document no XXXII, Francis Maseres, *A collection of several commissions, and other public instruments, proceeding from His Majesty's Royal Authority : and other papers, relating to the state of the province of Quebec in North America, since the conquest of it by the British arms in 1760*. London, W. and J. Richardson, 1772, p. 259-287. Document consulté via Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

⁷⁸ 21 janvier 1777, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. D, p. 7.

⁷⁹ « Resolved, that Mr Finlay, Mr Cuthbert, Mr Collins, Mr De Lery & Mr Guguy, and any other member who may choose to attend, be a committee to prepare the heads of an ordinance for repairing the highroads & bridges. » 20 février 1777, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. D, p. 13.

considérable au gouverneur en conseil. Le sixième article précise que le grand voyer donnera ses ordres ou procès-verbaux par écrit et qu'il en présentera ensuite une copie au gouverneur et au Conseil pour leur homologation, s'il le juge à propos. Puisque l'article mentionne seulement le Conseil, et qu'il en existe deux, soit le Conseil d'État (exécutif) et le Conseil législatif créé en 1774, un débat s'engage au Conseil législatif, en janvier 1783, pour départager leurs responsabilités respectives quant aux chemins et aux ponts publics⁸⁰. Le vote sur cette question attribue au Conseil d'État le pouvoir de commander aux grands voyers et de ratifier leurs procès-verbaux.

En février 1785, dans ses représentations au gouverneur et au Conseil législatif, le voyer du district de Québec, Jean Renaud, se plaint toutefois de la lenteur du processus d'homologation de ses procès-verbaux⁸¹. Ayant déposé ses documents l'année précédente au greffe, il en a réalisé d'autres depuis, dont plusieurs conséquents, et les opposants se prévalent de la sixième clause de l'ordonnance de 1777 pour s'exempter de la réalisation de leur part des travaux. C'est pourquoi, il réclame la formation d'un comité chargé de l'examen des procès-verbaux, et de leur homologation, si nécessaire, ce à quoi les autorités coloniales opinent⁸². Il faut alors attendre le 1^{er} juillet 1785 pour

⁸⁰ Avant de procéder, le premier comité formé à cet effet estime qu'il serait plus prudent d'amender le sixième article de la loi de 1777. 29 et 30 janvier 1783, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. D, p. 137-138. D'après les deux premiers articles des instructions au gouverneur Carleton du 3 janvier 1775, le Roi, de l'avis du Conseil privé, nomme les conseillers de la province de Québec. Cinq d'entre eux délibéreront des affaires requérant l'avis du conseil, excepté lorsqu'il s'agira d'actes législatifs où la présence d'une majorité de membres sera alors requise. Voir Archive publique du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791*. Ottawa, T. Mulvey, 1921, p. 578-579.

⁸¹ 10 février 1785, « No 18 Représentation de Jean Renaud au gouverneur et conseil législatif au sujet de ses activités et l'homologation de ses procès-verbaux », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

⁸² Amendement de l'article 6 de la loi de 1777 « de façon que les moyens dont pourrait ce servir les personnes qui ce croirait laizé par tel ouverture ou changements de chemins, soit par la perte de leur

que le Conseil législatif se réunisse finalement en comité, celui-là permanent, pour examiner et entériner les procès-verbaux des grands voyers⁸³. L'homologation paraît une formalité, puisqu'en l'absence de contestation, la Chambre du Conseil ratifie simplement les décisions du grand voyer.

Loin de clore définitivement le débat autour de l'aménagement des chemins, et surtout de leur entretien, la loi de 1777 alimente ponctuellement les discussions officielles. Lors de l'enquête générale sur les affaires coloniales en 1786-1787, le Conseil législatif se scinde en quatre comités, dont l'un s'enquiert de la milice, des chemins publics et des communications⁸⁴. Ce comité considère, entre autres, les remarques déposées par les grands voyers de Québec et de Montréal au sujet de l'état des chemins, et examine même une nouvelle loi, qui demeure toutefois à l'état de projet. En 1788, Charles de La Naudière, grand voyer de la province de Québec, présente un mémoire au Conseil exécutif où il critique ouvertement l'à-propos de la loi en vigueur. À son avis, « [l]a méthode observée présentement dans cette Province, [pouvait] convenir dans son premier établissement, mais tout à changé, et sa grande circulation présente, demande des nouveaux règlements⁸⁵. » En réaction à ce mémoire, le Conseil exécutif désigne un comité pour déterminer si une révision de la loi s'avère nécessaire.

travail ou par celle de leurs terrains ni soit prescrites », 6 avril 1785, J. C. G. de Léry, « Report of Committee on the Proces Verbeaux », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

⁸³ 1^{er} juillet 1785, « Registre d'homologation », BAC, RG1E17, vol. 1, p. 1.

⁸⁴ 2 décembre 1786, 11 janvier 1787 et 13 janvier 1787, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. E, p. 327 et p. 330-331.

⁸⁵ Charles de La Naudiere propose que les chemins des banlieues soient sous la responsabilité des magistrats et que des barrières soient installées, comme des villes européennes, pour que les utilisateurs contribuent à l'entretien des chemins qu'ils fréquentent. 20 juillet 1788, « Remarks by M. de La Naudiere concerning the High-Roads », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 23 juillet au 7 octobre 1788. Reproduit dans 23 juillet 1788, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. E, p. 356-360.

Si tel est le cas, le comité consultera les magistrats des districts de Québec et de Montréal pour que les règlements soient mieux adaptés (*more perfectly digested*). Du 11 au 29 avril 1789, un comité du Conseil législatif travaille sur un projet de loi, désigné comme « An Act or Ordinance respecting Roads & Bridges in the central districts of Quebec & Montreal, and further to amend the laws now in force concerning the same⁸⁶ ». Le 30 avril 1789, le Conseil législatif entérine ce projet de loi et le réfère à l'autorité du gouverneur pour sa reconnaissance légale, ce qui ne se concrétisera pas finalement. En somme, on retiendra que le gouverneur et les conseillers se partagent les pouvoirs exécutifs et législatifs, mais délaissent volontiers le pouvoir judiciaire aux juges de paix.

1.2.3 Les juges de paix : un rôle judiciaire important

À l'exemple de la plupart des colonies britanniques, l'organisation de la justice de la Province de Québec passe inéluctablement par la mise en place de cours de judicature, mais surtout par l'institution de magistrats, les juges de paix, pour assurer le gouvernement des nouveaux sujets dans chacun des districts judiciaires⁸⁷. Tout d'abord, l'ordonnance de 1764 établissant les cours civiles divise la province en deux districts judiciaires, Québec et Montréal, et ce, jusqu'à ce qu'il y ait un nombre suffisant de sujets protestants dans le district des Trois-Rivières, aptes à remplir la fonction de juge

⁸⁶ On retrouve des références à cette loi dans les BAC, Minute Books of Executive Council, vol. E, p. 459-542, surtout les pages 507 à 534 qui renferment le rapport du comité qui a travaillé sur le projet de loi.

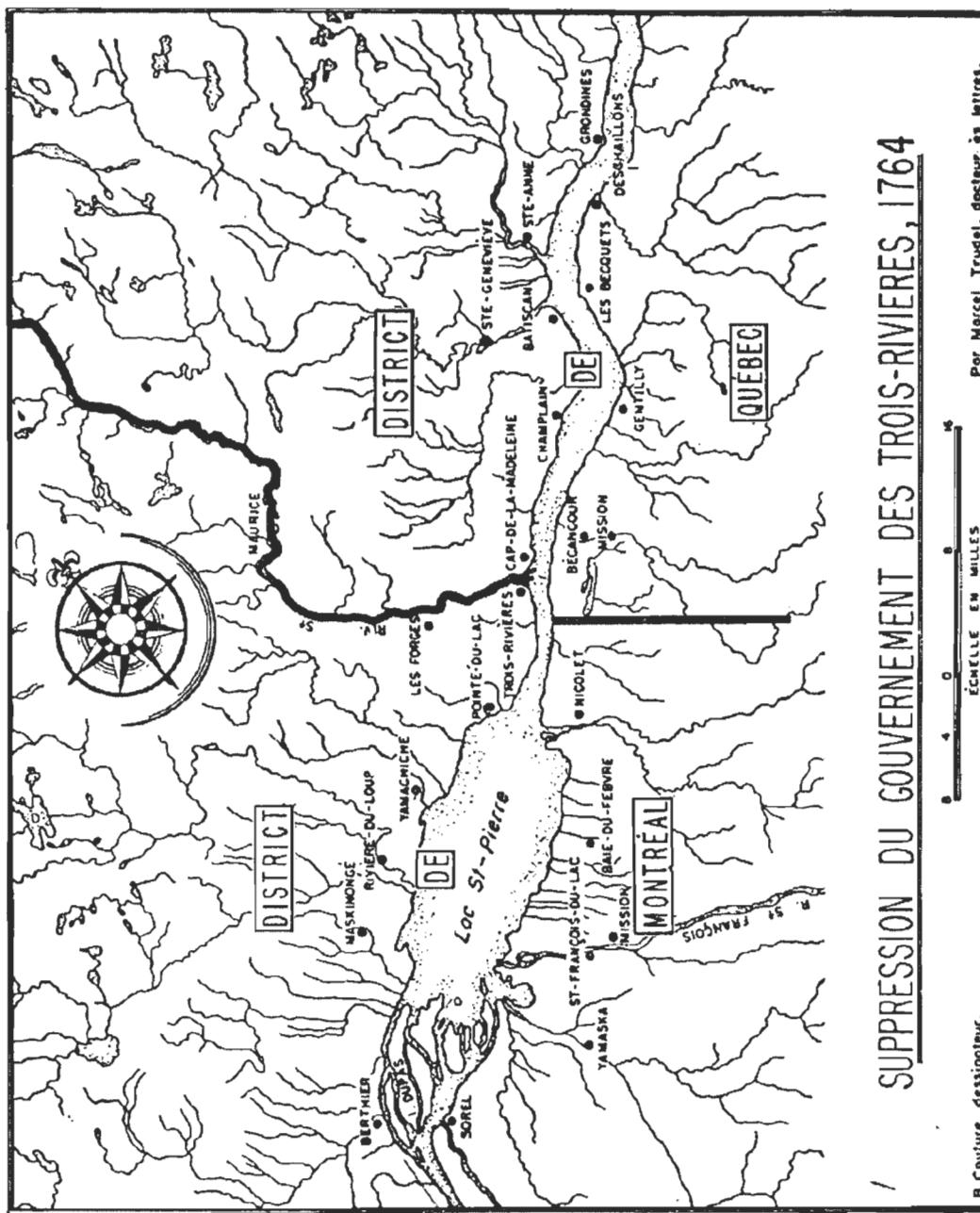
⁸⁷ Pour plus d'informations sur les juges de paix, consulter l'ouvrage de Donald Fyson, *Magistrates, Police and People : Everyday Criminal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*. Toronto, Osgoode Society for Canadian Legal History / University of Toronto Press, 2006, 467 p.

de paix et à tenir sessions trimestrielles, ou jusqu'à ce que les autorités métropolitaines en décident autrement⁸⁸. La rivière Saint-Maurice au nord du fleuve Saint-Laurent et la rivière Godefroy au sud partagent l'ancien gouvernement des Trois-Rivières entre les deux districts (voir la figure 1.4). Ces districts se retrouvent à la base de l'organisation administrative de la colonie, influençant la répartition des agents du gouvernement, dont les juges de paix⁸⁹.

⁸⁸ 17 septembre 1764, « Ordonnance établissant des cours civiles », Archive publique du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 183.

⁸⁹ Il faut préciser que les juges de paix ne sont pas les seuls individus à effectuer le travail judiciaire. Les juridictions civiles entendent également des causes concernant les chemins, et les juges de paix ne siègent pas sur ces tribunaux, ni ne poursuivent eux-mêmes les contrevenants.

FIGURE 1.4
Gouvernement des Trois-Rivières en 1764



Source : Marcel Trudel, *Le régime militaire dans le gouvernement des Trois-Rivières, 1760-1764*. Trois-Rivières, Éditions du Bien public (coll. L'histoire régionale, n° 8), 1952, p. 200.

Les juges de paix chapeautent l'organisation de voirie. La loi de 1766 leur délégue la responsabilité d'ordonner les travaux à faire sur les grands chemins, à partir des représentations des grands voyers, ou encore sur leurs propres constatations⁹⁰. À leur séance spéciale une fois tous les deux mois, ou plus souvent si nécessaire, le grand voyer témoignera de l'état des grands chemins, et des offenses commises contre l'ordonnance. Après délibération, les magistrats ordonneront les réparations et imposeront aux négligents les amendes appropriées. Leur autorité s'étendra aussi à l'élargissement des chemins et aux règlements des différends pouvant survenir entre les habitants⁹¹.

Cette approche, largement inspirée du système anglais et peu adaptée au contexte colonial, subit très rapidement des modifications. En fait, à partir d'octobre 1767, le Comité des chemins du Conseil acquiert le pouvoir et l'autorité de diriger la réparation des chemins, pouvoir qui, rappelons-le, était auparavant imparti aux juges de paix⁹². L'ordonnance de 1777 institutionnalisera cette restriction du champ d'action des magistrats, qui jouiront désormais d'un pouvoir quasi exclusivement judiciaire⁹³. En tant que commissaires de la paix, ils inspecteront l'état des chemins dans leurs circuits et entendront les plaintes portées devant eux. Siégeant à la Cour des plaidoyers communs, ils jugeront et poursuivront les contrevenants, puis prélèveront les amendes, qui leur seront imposées. Nous n'avons pas jugé utile ici de mener des recherches approfondies

⁹⁰ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*

⁹¹ 2 décembre 1765, Adam Mabane, « Report of the Committee of Council », *Op. cit.*

⁹² 7 décembre 1767, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 248 et 254.

⁹³ Article 14, de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

dans les archives judiciaires afin d'évaluer la fréquence et l'efficacité de leurs interventions. Retenons simplement que les juges de paix ne dirigent plus l'organisation de voirie, ni les grands voyers dans l'exécution de leurs tâches.

1.2.4 Le grand voyer : un agent du gouvernement à l'autonomie limitée ?

Sous le Régime militaire, la charge de grand voyer semble vacante. Dans le district de Québec, le gouverneur Murray nomme toutefois deux procureurs, l'un pour la rive nord (Joseph Cugnet) et l'autre pour la rive sud (Jacques Belcourt de la Fontaine), afin qu'ils rendent une prompte et bonne justice aux habitants⁹⁴. Or, il les charge aussi de voir à l'entretien des chemins, leur donnant même le pouvoir de rendre les ordonnances qu'ils jugeront à propos pour la construction et l'entretien des voies publiques.

Peu après l'établissement du gouvernement civil, le 20 novembre 1765, les autorités coloniales comblent officiellement la charge de grand voyer. Le gouverneur Murray désigne alors un fonctionnaire salarié⁹⁵ responsable des voies publiques pour chacun des districts judiciaires, soit François-Joseph Cugnet pour le district de Québec et René-Ovide Hertel de Rouville pour le district de Montréal (voir le tableau 1.2). Toutefois, selon Ivanhoë Caron dans son *Historique de la voirie de la province de Québec*, les voyers n'attendent pas leur nomination officielle pour commencer leur

⁹⁴ Le gouverneur nomme les procureurs le 2 novembre 1760, voir Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 493.

⁹⁵ À titre indicatif, dans les années 1760, les grands voyers touchent chacun un salaire annuel de 100 livres, auquel s'ajoute des honoraires d'office réglés à la journée par les personnes ayant requis leur intervention. En 1775, pour réduire ces honoraires, les autorités métropolitaines proposent toutefois une hausse du salaire régulier à 200 livres. Voir 27 novembre 1765, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 94. [7] août 1768, William Hey, « Report of the Committee of Public Roads No 45 », *Op. cit.*, Ivanhoë Caron, *La colonisation... op. cit.*, p. 176-177, 186, 189.

besogne : dès 1762, ils se chargeaient déjà de la réparation de chemins existants et de l'ouverture de quelques autres dans les anciennes seigneuries⁹⁶.

TABLEAU 1.2
Tableau chronologique des grands voyers par district entre 1765 et 1790

Début-fin	District	Nom du titulaire de la charge
1765-1775	Montréal	René-Ovide Hertel de Rouville
1775-1783	Montréal	François Picoté de Bellestre
1783-1785	Montréal	Georges-Hippolyte Le Comte Dupré
1785-1806	Montréal	René-Amable Boucher de Boucherville
1765-1768	Québec	François-Joseph Cugnet
1768-1782	Québec	Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry
1782-1794	Québec	Jean Renaud
1782-1793	Trois-Rivières	Antoine Lefebvre Bellefeuille
(1775-1786)*	Province	François Picoté de Bellestre
(1786-1811)*	Province	Charles-Louis Tarieu de Lanaudière

Source : Pierre-Georges Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*, 37, 8, (août 1931), p. 451-455. Les années entre parenthèses ne correspondent pas à celles indiquées par Roy. Elles sont plutôt tirées du *DBC* électronique.

À leur entrée en fonction, les grands voyers de la province soumettent différentes propositions au gouverneur et au Conseil afin d'établir un cadre administratif réglant la construction, l'entretien et la réparation des voies publiques. Le comité des chemins du Conseil, chargé d'étudier ces propositions, confirme la nécessité d'établir un voyer par district judiciaire, non seulement pour le bien de la voirie, mais aussi pour l'avantage du

⁹⁶ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *Loc. cit.*, p. 279-280.

gouvernement. Tenus par leur charge de visiter régulièrement toutes les parties du gouvernement, les grands voyers pourront aisément rendre compte de la situation des habitants canadiens⁹⁷. Soucieux de répondre aux demandes des grands voyers, le comité ébauche également un projet de loi, calqué sur l'expérience et la tradition anglaises, qui fixe les devoirs et les responsabilités des acteurs de voirie.

La loi de voirie, adoptée en 1766, identifie le voyer comme l'ordonnateur des ouvrages pour raccommoder les grands chemins et les ponts de la province. Sa commission l'autorise à commander aux personnes ainsi qu'aux voitures désignées pour travailler aux ouvrages. Sa juridiction s'exerce, non seulement sur « toutes les routes, tous les grands chemins publics, toutes les chaussées », mais aussi sur les « passages, cours d'eaux, ponts, fossés, hayes, arbres, saignées ou mares, les plus proches joignans à iceux ou à icelles⁹⁸ ». Son implication ne s'arrête pas là. Il veillera à l'application du contenu de l'ordonnance. En cas d'infraction, il dénoncera les contrevenants devant les juges de paix et percevra les amendes encourues. Le pouvoir et la liberté d'action du voyer se trouvent toutefois limités, puisqu'il doit comparaître régulièrement devant les juges de paix pour rendre compte de l'état des chemins de son district, et pour obtenir l'autorisation d'accomplir les travaux nécessaires.

Sans remettre en question l'ordonnance de voirie, dès 1767, les membres du nouveau comité des chemins se substituent toutefois aux juges de paix et se retrouvent

⁹⁷ 2 décembre 1765, Adam Mabane, « Report of the Committee of Council », *Op. cit.*

⁹⁸ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 83.

directement en position d'autorité face aux grands voyers, qui devront dorénavant leur adresser toute représentation ou requête. Nous remarquons que, très vite, le comité dénonce l'autonomie, et même la liberté, dont fait preuve le grand voyer, François-Joseph Cugnet, dans l'exercice de ses fonctions⁹⁹. De l'avis du comité, sa conduite est hautement injustifiable et malséante, puisqu'il agit sur sa propre initiative, donnant lui-même ses ordres et imposant fréquemment des frais aux habitants sans autorisation expresse du gouvernement¹⁰⁰. En fait, une telle conduite ne peut être tolérée que pour le règlement des affaires urgentes ou courantes, par exemple la réparation d'un pont abîmé et le comblement d'une rigole, et à condition qu'il rende compte de ses actions et décisions.

La volonté de centraliser le pouvoir entre les mains des membres du comité des chemins, et donc des conseillers, se manifeste aussi sur d'autres aspects. Toute personne intéressée à changer ou à mettre en place un chemin public devra présenter une requête au Conseil, ou au grand voyer qui la présentera alors lui-même au comité pour recevoir ses ordres et ses instructions¹⁰¹. Le procès-verbal dressé lors de la visite des lieux

⁹⁹ À titre informatif, François-Joseph Cugnet a une grande implication au sein du gouvernement. Se référer à Pierre Tousignant et Madeleine Dionne-Tousignant, « Cugnet, François-Joseph », dans *DBC électronique*, vol. IV : 1771-1800. Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=35952&query=cugnet>

¹⁰⁰ 7 décembre 1767, BAC, Minute Books of Executive Council, vol. B, p. 254. Ce reproche semble en lien avec la féroce opposition du gouverneur Carleton au système britannique des honoraires. À ce sujet, voir G. P. Browne, « Carleton, Guy, 1er baron Dorchester », *DBC électronique*, Vol. V : 1801-1820. Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. À l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=36432&query=carleton>

¹⁰¹ Voir le premier article du document du 12 décembre 1767 de François-Joseph Cugnet, « Addition aux représentations et mémoire en datte du 28 octobre dernier présenté par le grand voyer au Comité du conseil », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 28 décembre 1767 et [7] août 1768, William Hey, « Report of the Committee of Public Roads No 45 », *Op. cit.*

atteindra seulement son entier et plein effet lorsqu'il obtiendra l'approbation du comité.

Le choix d'un député devra aussi être entériné par le gouverneur et le Conseil.

L'emprise des autorités coloniales sur les chemins publics s'intensifie encore dans les années 1770. D'une part, bien que chaque district dispose déjà d'un grand voyer, le gouverneur Carleton établit, en 1775, la commission de grand voyer pour toute la province. De l'avis de Pierre-Georges Roy, ce poste prend cependant des allures de récompense politique et de sinécure, car le responsable reçoit un salaire de 500 louis pour faire une tournée annuelle de visite des chemins coloniaux¹⁰². D'autre part, deux conseillers occupent les charges de voyers. Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry succède à François-Joseph Cugnet en 1768, tandis que François Picoté de Bellestre, nouvellement nommé grand voyer de la province en 1775, exerce aussi la fonction de voyer du district de Montréal jusqu'en 1783¹⁰³. Au quotidien, il est cependant difficile d'apprécier l'impact de ce contrôle, l'activité des voyers étant minimale de 1768 à 1782.

L'ordonnance de 1777 circonscrit encore le pouvoir du grand voyer, le soumettant directement au Conseil pour le règlement des travaux considérables et pour la ratification de ses procès-verbaux, si cela s'avère nécessaire¹⁰⁴. Au moment de sa visite annuelle des chemins, il consignera ses ordres et ses procès-verbaux dans un registre, puis, à son retour, il fera rapport de la condition des chemins visités au gouverneur et au Conseil d'État. Ainsi, en 1785, Jean Renaud, voyer du district de

¹⁰² Pierre George Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *Loc. cit.*, p. 451-452.

¹⁰³ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie ... », *Loc. cit.*, p. 283.

¹⁰⁴ Articles 5, 6, 11 et 12, de la loi du 29 mars 1777, Guy Carlton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

Québec, présente ses remarques et ses projets touchant les chemins et les ponts de son district. Il profite de l'occasion pour condamner la coutume qui l'oblige à agir strictement sur la demande des habitants, et à respecter leur avis lors de l'établissement ou du changement d'un chemin. Comme les habitants sont obligés aux nouveaux travaux, ils ne les demandent point et ne les exécutent qu'à la « dernière extrémité », lorsqu'ils y sont obligés par un ordre supérieur¹⁰⁵. Évoquant qu'il « n'est pas suffisamment autorisé pour mettre la main à l'œuvre¹⁰⁶ », il soumet le tout à la considération du gouverneur et du Conseil.

Dans son enquête de 1788 sur les causes du mauvais état des chemins royaux, Charles Tarieu de La Naudière dénonce aussi le manque d'autorité des voyers, mais particulièrement leur désorganisation et leur négligence dans leur tournée de visite et dans leur intervention en général¹⁰⁷. Pourtant, la répartition d'un voyer par district judiciaire cadre tout à fait avec l'objectif du gouvernement¹⁰⁸. Car, les voyers se transportent ainsi plus aisément d'où sortent les plaintes et surveillent plus étroitement l'entretien des chemins, surtout depuis la nomination d'un voyer pour le district des Trois-Rivières en 1782. Le problème se situe donc plutôt au niveau de l'attitude et du comportement des voyers, mais aussi des corvéables. Car, des disputes se lèvent régulièrement autour de la répartition des corvées et autour de l'homologation des procès-verbaux des voyers, parce que certains documents sont perdus « ou que ceux qui

¹⁰⁵ Témoignage Jean Renaud relaté par Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Loc. cit.*, p. 291.

¹⁰⁶ 10 février 1785, Jean Renaud, « Remarques & projets, touchant les chemins & ponts dans le district de Quebec [...] », BAC, Fonds RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

¹⁰⁷ 20 juillet 1788, « Remarks by M. de La Naudiere concerning the High-Roads », *Op. cit.*

¹⁰⁸ *Ibid.*

sont interressés à ne pas les montrer les gardent¹⁰⁹ ». Afin de mieux régler les pratiques de voirie, le grand voyer général souhaite être le seul responsable de ce « département » et propose la tenue d'un registre, où figurerait chaque procès-verbal homologué et toute transaction de voirie, auquel chacun pourrait référer pour faire valoir ses droits¹¹⁰. Nous ne disposons toutefois d'aucune information concernant l'existence d'un tel registre. Avant les années 1790, cette responsabilité échoit partiellement aux officiers locaux de voirie qui reçoivent une copie des ordres du grand voyer pour les communiquer verbalement aux habitants.

1.2.5 Les officiers de voirie : les responsables locaux de la voirie

Sous le régime militaire entre 1760 et 1764, les capitaines et les officiers de milice continuent d'occuper une place centrale dans l'organisation de voirie. Plusieurs lettres et placards les enjoignent de faire réparer les chemins et ponts de leur paroisse par les miliciens de leur régiment¹¹¹. La fin du régime militaire entraîne toutefois des changements administratifs substantiels. La loi de 1764 établissant les cours civiles prévoit la nomination d'officiers inférieurs, les baillis et sous-baillis¹¹², pour l'application prompte et efficace de la justice, de même que pour le bien-être et la

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ D'après Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 207, l'écrit émane le plus souvent des autorités et sanctionne un pouvoir. Il s'agit de preuves auxquelles on réfère pour faire valoir ses droits ou pour imposer ses volontés.

¹¹¹ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 499, référence à Lettres et placarts, etc., p. 22, 36, 50, 54 et 61.

¹¹² L'utilisation du terme « bailli » trouve sa justification, selon le gouverneur Murray, dans le fait que les nouveaux sujets comprennent mieux ce terme que celui de constable. Référence en note infrapaginale, dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 183.

sécurité des gens. En attendant leur arrivée en poste, prévue pour le 1er décembre, les autorités coloniales demandent aux officiers civils et militaires de seconder les juges de paix dans l'exécution de leur devoir. L'ordonnance du 27 novembre 1765 annulera tout pouvoir et toute autorité des officiers de milice, entraînant ainsi l'abolition des corps de milice, dont le maintien n'est plus jugé nécessaire¹¹³.

a) L'élection d'officiers civils : les baillis et les sous-baillis (1765-1775)

Les baillis et les sous-baillis succèdent aux officiers de milice, devenant ainsi les représentants des autorités coloniales au niveau local. Changement majeur, le choix des postulants s'effectue lors d'une assemblée paroissiale annuelle, tenue le 24 juin¹¹⁴. Le nom des six candidats élus à la pluralité des voix est ensuite transmis au gouverneur pour qu'il nomme ceux qu'il juge à propos. Les officiers nommés entrent en fonction le 29 septembre de chaque année, bien sûr après leur assermentation devant un juge de paix. Un examen attentif des listes publiées nous amène à conclure que les localités comprennent un bailli et deux sous-baillis, et minimalement deux officiers dans les nouveaux fiefs, étant donné que les officiers doivent être en nombre suffisant pour garder la paix, pour arbitrer les litiges mineurs et pour contrôler les chemins et ponts¹¹⁵.

¹¹³ Se referrer à Arthur G. Doughty, *Rapport sur les archives publiques pour l'année 1913*. Ottawa, J. de L. Taché, 1915, p. 82

¹¹⁴ Inspiré de 17 septembre 1764, « Ordonnance établissant des cours civiles », Archive publique du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 183-184.

¹¹⁵ L'annonce des baillis et des sous-baillis se fait dans la *Gazette de Québec* en août ou en septembre de chaque année. Sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, une lettre et une liasse de gazettes parviennent alors au bailli de la Pointe Lévis qui garde un exemplaire, puis qui transmet les autres exemplaires à la paroisse voisine et, ainsi de suite, de paroisse en paroisse, jusqu'à Châteauguay. Se référer au document du 16 septembre 1768, « Document A », BAC, RG4A3, vol. 1, p. 7.

En matière de voirie, les officiers veillent particulièrement à la construction, à l'entretien et à la réparation des chemins publics de la paroisse. Leur tâche implique la publication des ordres du grand voyer à la porte de l'église paroissiale, ce qui doit être fait, selon l'ordonnance de voirie de 1766, huit jours avant le moment prévu pour l'exécution des travaux. Au quotidien, leur rôle paraît tout à fait analogue à celui des officiers de milice sous le Régime français. Les procès-verbaux nous le confirment. Parfois, comme à la seigneurie Cressé en 1765, les baillis et les sous-baillis sollicitent, conjointement avec les habitants, le déplacement du grand voyer dans la paroisse pour verbaliser les chemins. Ils participent habituellement à l'assemblée paroissiale commandée pour le marquage de la voie et président au partage des charges (financières et humaines) relatives à son aménagement.

Fait particulier, les baillis et les sous-baillis interviennent eux-mêmes à la rivière Bécancour en 1771 pour déplacer un chemin. Ils soumettent ensuite leur procès-verbal au grand voyer qui l'entérine, en l'absence d'opposition. Représentant le grand voyer, ils s'approprient ici une partie de ses pouvoirs et de sa notoriété, et ce, avec son approbation évidente. Cette pratique plutôt particulière traduit, à notre avis, leur importance à l'échelon local, et leur implication dans la voirie. Pourtant, un rapport du comité des chemins publics laissait sous-entendre, en 1768, que l'application de l'ordonnance se faisait difficilement, entre autres, parce qu'elle était incomprise des officiers de voirie¹¹⁶. Cette critique visait vraisemblablement les procédures suivies plutôt que leur inaction. Car, comme les procès-verbaux nous l'indiquent, les officiers se conformaient volontiers

¹¹⁶ [7] août 1768, William Hey, « Report of the Committee of Public Roads No 45 », *Op. cit.*

aux façons de faire et aux principes coutumiers, ce qui contribuait certainement à alimenter les discussions autour du rétablissement des pratiques françaises.

b) Le rétablissement des capitaines et des officiers de milice (1775-1796)

L'Acte de Québec de 1774 reconnaît l'héritage français de la colonie et annonce l'abrogation des règlements consécutifs à la Proclamation royale de 1763, pour le 1^{er} mai 1775¹¹⁷. Les officiers de milice recouvreront, dès lors, leur position d'intermédiaire entre les autorités coloniales et les populations locales¹¹⁸. Les autorités coloniales perçoivent l'importance du rétablissement de la milice canadienne lors de l'invasion américaine de 1775-1776, alors qu'elles rencontrent des difficultés majeures pour l'organisation de la résistance et la levée des milices¹¹⁹. C'est pourquoi, dès la reprise des activités du gouvernement civil en mars 1777, trois ordonnances règlent successivement la justice, la milice et la voirie, fixant alors les responsabilités des capitaines et officiers de milice, comme gardiens de la paix, soldats et sous-voyers des grands chemins¹²⁰.

La nouvelle loi de voirie de 1777 prévoit une subdivision des tâches. Ainsi, le capitaine de milice distribuera à chacun de ses officiers subalternes une portion des grands chemins de la paroisse. Ces officiers devront faire une tournée de visite toutes les

¹¹⁷ 22 juin 1774, « Acte de Québec », 14 Geo. III, chap. 83, reproduit dans Archive publique du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit.*, p. 552-558.

¹¹⁸ À partir de 1774, nous ne retrouvons plus aucune liste de nomination de baillis et sous-baillis dans le registre de la correspondance envoyée. BAC, Fonds RG4A3, vol. 1.

¹¹⁹ Ivanhoë Caron, *La colonisation... Op. cit.*, p. 96.

¹²⁰ L'ordonnance établissant les cours de justice criminelle (4 mars 1777), l'ordonnance réglant les milices de la Province de Québec (29 mars 1777) et l'ordonnance pour réparer, reformer et entretenir les grands chemins et les ponts de la Province de Québec (29 mars 1777). Voir Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 716-717.

six semaines pour ensuite faire rapport au capitaine, qui visitera lui-même les chemins une fois tous les trois mois et rendra compte de leur état au grand voyer lors de sa tournée de visite. En l'absence de document administratif plus éloquent, il nous est toutefois impossible de confirmer la mise en application de cette répartition des tâches. Nous pouvons toutefois poser l'hypothèse d'un respect de l'esprit de la règle, c'est-à-dire d'une distribution des parts de route à leurs officiers subalternes, bien que tout laisse croire que la fréquence des visites, et donc, la stricte observance de la loi laisse à désirer¹²¹.

Les procès-verbaux des années 1780 l'attestent : les capitaines et les officiers de milice veillent à la parfaite exécution du contenu de la loi de 1777. C'est eux qui publient les ordres du grand voyer et qui conservent une copie des procès-verbaux homologués, à l'intention des habitants. Comme sous le Régime français, ils prennent part à l'assemblée et à la visite des lieux visant à marquer ou à déplacer un chemin public. Ils donnent également leur avis au grand voyer concernant la répartition des corvées, dont ils superviseront l'exécution parfois même en tant que conducteurs des travaux¹²². Au bout du compte, on peut dire que les officiers locaux dirigent tant bien que mal les corvéables sur qui repose toujours la charge des chemins.

¹²¹ Le grand voyer de la Province de Québec estime que les sous-voyers ne font pas leurs devoirs, ce qui explique en partie le mauvais état des grands chemins. 20 juillet 1788, « Remarks by M de La Naudiere concerning the high-roads », *Op. cit.*

¹²² Le procès-verbal de Saint-Michel d'Yamaska désigne même le lieutenant et le sergent de milice comme conducteurs des travaux, les exemptant alors des travaux et des frais encourus. 31 mai 1788, « Proces verbal un chemin de Roi à la 4eme concession de St. Michel nommé Maska & d'une route sur la ligne seigneuriale de St. Charles, de puis le dit chemin du Roi jusqu'à celui de la hetriere ou 3eme concession de St. Charles », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 16 mars 1789.

1.2.6 Les corvéables : la pierre angulaire de l'organisation de voirie

Le Régime militaire maintient les mesures en vigueur sous le Régime français, entre autres, l'obligation pour les populations locales de réparer et d'entretenir les grands chemins. La Proclamation royale de 1763 laisse une place marginale aux seigneurs dans le gouvernement colonial. En matière de voirie, les documents officiels comprennent simplement quelques remarques concernant leurs droits et leurs devoirs en tant que propriétaires de seigneurie. Traditionnellement, ils doivent voir à la construction, à l'entretien et à la réparation des chemins royaux tracés sur la devanture de leurs domaines. Bien qu'obligés de résERVER le terrain nécessaire au passage de la voie publique, ils ne sont pas tenus de participer aux corvées générales pour la construction des ponts¹²³. Entre 1760 et 1790, leur rôle paraît plutôt effacé. En effet, leur nom apparaît seulement à quelques reprises parmi la liste des requérants pour le déplacement d'une section de chemin, mais surtout pour l'établissement de chemins de moulin, aménagés pour leur avantage. Nulle trace alors de l'existence d'une quelconque concurrence en matière de voirie entre le grand voyer et le seigneur, dont le pouvoir s'exerce davantage à l'échelon local, où les concessionnaires semblent encore se soumettre aux obligations et aux corvées seigneuriales.

L'implantation du gouvernement civil, puis la passation de l'ordonnance de 1766, viennent réformer l'administration de voirie, sans toutefois exempter les

¹²³ François-Joseph Cugnet, *Traité de la police*. Québec, Guillaume Brown, 1775, p. 6. Le droit de passage sur les rivières leur appartient, quoiqu'on les encourage à le céder à la communauté des habitants, et même au gouvernement, voir 27 novembre 1765, « Report of the Committee of Council on the Recommandations made by the Grands Voyers », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 1765-1766.

censitaires des corvées de chemin. Alors que les lois anglaises astreignaient les corvéables à six jours de service, la nouvelle loi de voirie oblige les habitants canadiens à fournir annuellement huit journées consécutives, de huit heures par jour, pour le rétablissement des grands chemins du Roy¹²⁴. Chaque corvéable doit fournir un homme capable de travailler et le matériel requis pour réaliser les travaux, soit des pelles, des bêches, des pics et autres outils. Ceux qui possèdent une charrette ou tout autre voiture se rendront au lieu indiqué par le bailli avec un attelage d'animaux de trait (bœufs, cheval ou autres) et les dispositifs nécessaires pour charrier les matériaux¹²⁵.

Bien que l'ordonnance de 1766 présente les habitants comme de simples exécutants, les procès-verbaux des grands voyers mettent en évidence leur implication dans le processus de création et d'aménagement des voies publiques. Par exemple, le grand voyer se transporte à La Baie, en 1769, en réponse à la requête des habitants intéressés à l'établissement d'un nouveau chemin de sortie. Arrivé sur les lieux, il les assemble pour qu'ils délibèrent entre eux « des endroits les plus propres [à] faire un bon chemin¹²⁶ ». Comme tous les intéressés s'entendent pour tracer le chemin dans la ligne qui sépare les concessions de Louis Manceau et de Jean Baptiste Pepin, il souscrit à leur

¹²⁴ Le temps imparti peut toutefois être prolongé, au besoin, si le travail ne se termine pas dans les délais. 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 84. Pour lois anglaises, voir Richard Burn, *The Justice of the Peace, and Parish Officer*. Vol. I, Londres, 1764, dans la base de données *Eighteenth Century Collections Online*, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO Gale>, document numéro : CW3324126625.

¹²⁵ La voiture pourra toutefois être remplacée par deux hommes capables. Voir l'ordonnance du 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 83-84.

¹²⁶ Les opposants insistent sur le fait qu'il n'y a aucun inconvénient à passer par l'ancien et que les propriétaires ne s'en plaignent point. 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet, qui doit rester entre les mains du seigneur », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 31 août 1785.

demande, tout en les chargeant de la construction et de l'entretien de la nouvelle voie. La loi de 1777 et les procès-verbaux subséquents confirment le pouvoir non négligeable, dont dispose les requérants et les intéressés quant à l'implantation d'une nouvelle infrastructure.

En 1785, Jean Renaud, contraint d'agir sur requête et de suivre l'avis de la majorité des intéressés, se désole toutefois que les habitants s'entêtent souvent à laisser les choses telles qu'elles sont, « sur le prétexte que leurs Peres & leurs Grands Peres se sont bien passé de ses nouveautés & qu'ils s'en passeront bien aussi¹²⁷. » En territoire centricois, les opposants au nouveau chemin banal de l'Ile à la Fourche présentent des arguments similaires pour justifier le maintien de l'ancien chemin : les habitants y sont toujours passés, ils y passent encore aujourd'hui, et désirent toujours y passer¹²⁸. Ces propos expriment bien le poids des habitudes et la force d'inertie qui habitent parfois les habitants surtout lorsque le procès-verbal les charge de nouveaux travaux, jugés onéreux et complètement inutiles. N'oublions pas que le procès-verbal normalise les pratiques, instituant une obligation légale et consolidant le droit de voirie.

1.2.7 La consolidation du droit de voirie et de la typologie des chemins

Comme les premières interventions des autorités coloniales visent la réparation et le rétablissement des chemins existants, les ordres envoyés aux capitaines

¹²⁷ Point 9, Jean Renaud, « Remarques & projets, touchant les chemins & ponts dans le district de Québec », 10 février 1785, BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

¹²⁸ 14 août 1785, « Compte-rendu d'une assemblée d'opposition à l'Islc à la Fourche », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 31 août 1785.

de milice au début des années 1760, mais surtout l'ordonnance de voirie de 1766, s'attardent peu à qualifier les chemins concernés. En fait, l'ordonnance appréhende les chemins publics comme un tout. Ne posant aucune distinction explicite entre les chemins publics, elle utilise à foison l'expression « grand chemin », sans la définir, et réfère tour à tour aux expressions « tout grand chemin ou route publique », « toutes les chaussées », ou encore « quelque grand chemin que ce soit ». Comme il s'agit alors simplement de remettre en état les chemins identifiés, au préalable, par le grand voyer, la distinction est vraisemblablement inutile, d'autant plus que les travaux semblent se faire en commun, indépendamment du type de chemin.

Or le seul élément qui retient un tant soit peu l'attention des autorités coloniales est la largeur du passage. En 1762, un placard du gouverneur Haldimand ordonnait l'élargissement du chemin royal de 24 à 30 pieds de largeur entre les clôtures ou les bois, puisqu'il estimait que le chemin était partout trop étroit, ce qui suscitait le retardement des courriers et des voyageurs lorsque plusieurs voitures s'y rencontraient¹²⁹. Pourtant, l'ordonnance de voirie du 27 mars 1766 fixe simplement la largeur minimale de toute voie à 14 pieds.

En l'absence d'une législation précise réglant toute nouvelle infrastructure, les grands voyers se conforment aux pratiques antérieures, tout en les adaptant, si nécessaire, aux exigences anglaises. Par exemple, à la rivière Nicolet en 1765, les grands chemins royaux compteront 30 pieds de largeur entre les deux clôtures, plutôt que 24

¹²⁹ Marcel Trudel, *Op. cit.*, p. 89. Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 533, référence à Lettres et placarts, etc., p. 61.

pieds comme anciennement. À La Baie en 1769, la nouvelle route aménagée dans la ligne de division entre deux concessionnaires comprendra 24 pieds de largeur, incluant vraisemblablement ici les fossés. Seules les routes temporaires marquées à proximité du lac Saint-Paul afficheront 14 pieds de largeur, vu leur caractère transitoire et le fardeau qu'elle représente pour le petit nombre d'habitants du lieu.

Comme les règles appliquées sous le Régime français orientent les interventions des grands voyers, l'ordonnance de voirie de 1777 codifie ces pratiques d'ores et déjà en usage, en reprenant essentiellement la typologie des chemins alors en vigueur. Cette classification se répercute surtout sur la largeur, la localisation et la répartition des ouvrages. En vertu du premier article de l'ordonnance, les chemins royaux ou de poste devront avoir 30 pieds de largeur entre les fossés et, là où leur largeur sera moindre, le grand voyer les fera élargir. Leur ouverture, leur entretien et leur réparation reviendront aux propriétaires ou fermiers de terres adjacentes. Suivant le troisième article, les routes sises généralement dans la ligne de séparation entre deux concessions présenteront désormais 20 pieds de largeur. Les requérants les feront, les entretiendront et les répareront par part, proportionnellement à leurs possessions et conformément à la distribution du grand voyer.

L'article 7 de l'ordonnance règle toutefois plus succinctement les chemins pour aller aux moulins : ils seront faits, réparés et entretenus suivant les anciens usages et les coutumes du pays¹³⁰. Dans la pratique, on constate cependant que les usages concernant

¹³⁰ Article 7 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

les chemins banaux ne semblent pas si clairement définis que le laisse sous-entendre l'ordonnance. En 1786, en effet, l'opposition d'un certain nombre d'habitants du fief Lussaudière à la partition des travaux pour l'aménagement d'un chemin banal oblige le Comité des chemins du Conseil à enquêter sur les pratiques anciennes et le droit de voirie pour remédier à l'équivoque de la législation. Les opposants réclament essentiellement que le chemin soit réalisé au deux tiers par le propriétaire du moulin, un non tenancier de la seigneurie qui possède deux tiers des parts du moulin¹³¹. À la recherche de précédents en la matière, un comité restreint consulte les registres de voirie et autres documents pour découvrir les lois ou les pratiques coutumières qui départagent les responsabilités du seigneur et des censitaires quant à l'ouverture, à l'entretien et à la réparation des chemins banaux¹³². Le 19 mars 1787, le Comité rapporte que rien, ni dans les papiers consultés, ni dans les usages ou les coutumes, ne tend à prouver l'existence d'une loi obligeant le seigneur à ouvrir un chemin menant à son moulin¹³³. Par contre, la loi astreint les habitants à réaliser la voie conduisant au moulin seigneurial et, traditionnellement, il est d'usage qu'ils l'entretiennent et la réparent.

La typologie des chemins normalise en quelque sorte l'emprise de la voie et tout particulièrement la distribution des charges de travail. Nous remarquons que la plupart des procès-verbaux de la région étudiée concernent la mise en place de routes, ou chemins de sortie, pour désenclaver les concessions. Les quelques autres interventions

¹³¹ 1er février 1787, « Moyens d'opposition à l'homologation du procès-verbal pour la route ou chemin du moulin de La Lusaudiere », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mars 1787, district de Montréal.

¹³² Le comité restreint comprend Hugh Finlay, J. C. G. de Léry, John Fraser, William Grant et Paul Roch de St. Ours. 17 février 1787, « Registre d'homologation », BAC, RG1E17, vol. 1, p. 28.

¹³³ 19 mars 1787, « Registre d'homologation », BAC, RG1E17, vol. 1, p. 31.

des grands voyers visent la relocalisation d'une section de tracé déjà existante, l'implantation d'un nouveau chemin royal ou encore d'un chemin banal. Parmi ces interventions, plusieurs visent la reconnaissance de chemins usités, dont le procès-verbal est inexistant ou introuvable.

La notion de voie publique s'ancre dans les consciences et les usages, alors que l'État poursuit la mise en place d'un cadre réglementaire légitimant les pratiques et rationalisant la mise en œuvre des chemins publics. L'autorité étatique en matière de voie publique n'étant plus à justifier ni l'importance des communications par voies terrestres les autorités coloniales franchissent alors un pas de plus dans l'institution de l'espace public, le singularisant davantage de l'ordre du privé, tout en présidant à son déploiement à l'échelon local, comme nous le verrons dans les deux prochains chapitres.

CHAPITRE 2

Voirie, chemins et espace public sur la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières (1706-1759)

La régie des voies publiques se modèle sur celle de la métropole, mais s'en éloigne aussi à cause d'un contexte (socio-économique et géographique) radicalement différent. Si les premiers chemins s'organisent spontanément pour répondre aux besoins du moment (accès aux terres à défricher et à la voie d'eau), leur aménagement se rationalise progressivement. Régis minimalement par les contrats de concession, le droit féodal et la Coutume de Paris au XVII^e siècle, les ordonnances et les procès-verbaux des agents du pouvoir royal se multiplient au XVIII^e siècle pour asseoir la juridiction de la voirie et la police des chemins, instituant ainsi une distinction de plus en plus marquée entre espace privé et espace public.

La lente augmentation des interventions de voirie illustre bien, à notre avis, l'action grandissante de l'État, dont l'exercice des pouvoirs normatif, exécutif et judiciaire agit sur les sociétés locales, mais aussi sur son propre développement. Nous verrons que cette action réciproque s'exerce, non seulement sur l'organisation administrative, mais aussi sur les infrastructures, sur leur répartition spatiale dans une région éloignée des grands centres, et plus généralement, sur les pratiques et les représentations de l'espace public chez les divers acteurs de voirie.

2.1 Les interventions du grand voyer

Acteur principal de la voirie, le grand voyer produit plusieurs documents administratifs qui permettent de retracer dans le détail l'évolution de la voirie, dont le procès-verbal de visite qui constitue une source centrale dans notre analyse. Les procès-verbaux consignent les motifs du déplacement, les procédures suivies, le nom des personnes présentes, les décisions prises relativement au tracé du chemin, aux endroits à ponter et à l'organisation du travail, de même que les consignes relatives à son exécution (voir l'exemple de procès-verbal à l'annexe 1.1). Entre 1708 et 1745, la facture du document reste essentiellement la même, mais son contenu s'étoffe, devenant plus explicite en ce qui concerne les motifs de l'intervention et la mise en œuvre des chemins, particulièrement le tracé et les travaux.

Il existe deux formes d'intervention du grand voyer : les tournées de visite et les déplacements ponctuels sur requête de l'intendant ou des habitants¹. La tournée de visite implique un déplacement planifié et de longue durée. Il s'agit alors essentiellement d'une visite systématique d'une région pour tracer les chemins utiles à la communication et à l'accroissement des établissements, pour vérifier l'état des chemins établis, voir à leur entretien et veiller à l'exécution des travaux ordonnés précédemment². L'intervention sur requête, réalisée généralement en dehors de la tournée de visite, implique quant à elle un déplacement spécial dans un lieu particulier pour rencontrer les

¹ Voir Jeannine Pozzo-Laurent, *Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1981, p. 29.

² 14 octobre 1733, « Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre concernant l'excellent travail effectué par le grand voyer Lanoullier de Boisclerc », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 60, folio 80-84.

requérants. Contrairement à la visite, le grand voyer retourne ensuite directement à Québec, sans se rendre dans les seigneuries voisines (voyage aller-retour).

2.1.1 La tournée de visite

En 1706, le Conseil supérieur ordonne au grand voyer de visiter chaque seigneurie pour déterminer, de concert avec les populations locales, les grands chemins à établir. En vertu de cet ordre, le grand voyer de Bécancour intervient à quatre reprises sur la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières, entre 1708 et 1718. Ces interventions surviennent aux mois de juin et juillet : le 20 juin 1708 au fief Dutort, le 14 juillet 1710 à La Baie et à Saint-François et le 7 juillet à Bécancour³. De la sorte, les travaux de chemin réglés au début de l'été peuvent se réaliser dans les temps morts du calendrier agricole, avant la période hivernale.

Occasionnellement, le grand voyer se déplace pendant la saison froide pour faire tirer les bois nécessaires à l'établissement ou au rétablissement des ponts. Le bois étant plus facile à transporter sur le sol enneigé, les matériaux se trouvent sur place au début de la belle saison et les corvéables peuvent exécuter les travaux sans délai⁴. Pour notre part, nous n'avons rencontré qu'une seule référence à une tournée hivernale pour la région étudiée, le grand voyer Boisclerc se déplace les 5 et 6 mars 1745 dans la paroisse Saint-Michel et dans la seigneurie de Saint-François. Il justifie ces actions successives

³ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 27, traite des tournées de visite dans le gouvernement de Québec. Elle mentionne la présence du grand voyer à Portneuf et Grondines du 12 au 16 mai 1710 (14 juillet 1710, à La Baie et St. François) et à Sainte-Croix et Bon Secours, du 15 au 18 août 1718 (7 juillet 1718 à Bécancour).

⁴ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 40.

par le fait qu'il est de son devoir de prendre connaissance des chemins et des ponts sur les grands chemins, de voir à leur rétablissement et à la construction de nouveau, si cela est nécessaire, tout ceci pour le bien, la sûreté et l'utilité publique. Portant toute son attention sur les ponts, il sursit alors à marquer les chemins « jusqu'au cours de son voyage l'été prochain ». Aucun procès-verbal subséquent ne confirme toutefois l'existence de ces chemins, certainement déjà pré-établis afin d'identifier les lieux pour déposer le bois pour les ponts. Peut-être s'agit-il d'un de ces cas où le grand voyer, lors d'un passage de routine, prend une entente verbale avec les habitants⁵.

Le grand voyer Boisclerc semble visiter fréquemment les grands chemins coloniaux. Dans les années 1730-1740, plusieurs lettres envoyées par l'intendant Hocquart au ministre de la Marine mentionnent l'assiduité avec laquelle Boisclerc fait ses tournées dans les différents gouvernements pour perfectionner les chemins et en établir de nouveaux⁶. En 1733, lors de l'établissement du chemin royal Québec-Montréal sur la rive nord du fleuve, Boisclerc qui « a esté 145 jours en Campagne » voyage a cheval et non en canot, puisque selon Hocquart, il ne pourrait remplir son service en voyageant par eau et qu'il en coûterait bien davantage⁷. Par contre, lorsqu'il s'agit de visiter les paroisses de la rive sud du fleuve, il utilise la voie d'eau. Par exemple en 1745, le grand voyer demande qu'au cours de son passage à la Rivière-du-Loup, les

⁵ *Ibid*, p. 43.

⁶ Entre autres, 15 octobre 1735, « Lettre de Hocquart au ministre », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 64, folio 87-97v. ; 11 octobre 1737, « Lettre de l'intendant Hocquart au ministre », BAC, Fonds des colonies, série C11A, vol. 68, folio 36-36v. ; 28 septembre 1740, « Lettre d'Hocquart au ministre », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 73, folio 105-109.

⁷ 14 octobre 1733, « Lettre de Beauharnois et Hocquart au ministre concernant l'excellent travail effectué par le grand voyer Lanoullier de Boisclerc », *Op. cit.*

habitants des seigneuries Yamaska et Saint-François lui fournissent « un canot avec des canoteurs pour se rendre sur les lieux », indice que les communications s'orientent davantage sur un axe nord-sud (en traversant le fleuve) plutôt qu'est-ouest (via les terres).

2.1.2 L'intervention sur requête

Personne n'est en droit de changer un chemin, ou d'en faire un nouveau, sans faire une demande préalable pour le transport du grand voyer sur les lieux afin de constater le changement par un procès-verbal ou d'en ordonner un nouveau⁸. Cette demande, adressée le plus souvent à l'intendant, parfois au grand voyer ou au Conseil supérieur, prend la forme d'un mémoire exposant les problèmes rencontrés⁹, ces problèmes étant vraisemblablement urgents, si l'on considère que le dépôt exige un déplacement à Québec. Dans le gouvernement de Québec, les requêtes se multiplient après 1730. À plusieurs reprises, elles signalent explicitement une relation entre l'établissement d'une seigneurie et le développement des chemins, que ce soit les chemins de traverse ou du roi¹⁰.

Sur la rive sud du fleuve entre les gouvernements de Québec et de Montréal, le grand voyer intervient une seule fois sur requête, soit le 17 octobre 1745. Il se transporte alors à Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons sur la demande du prêtre missionnaire

⁸ Article 9, 11 août 1768, François-Joseph Cugnet, « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux », BAC, Fonds RG1E17, vol. 2, dossier juillet-août 1768.

⁹ Ces requêtes sont souvent datées par les administrateurs, le jour de leur réception et de leur lecture. Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 58.

¹⁰ *Ibid.*, p. 59-60.

et de plusieurs habitants, afin de leur « marquer et tracer un chemin de Roi dont ils sont en souffrance depuis longtemps », et ce, tant pour eux que pour les habitants absents. Ces requérants affirment qu'ils n'ont « aucun chemin ni ponts », ou du moins aucun marqué par un grand voyer, qu'il existe bien une voie terrestre mais elle s'avère inadéquate et dangereuse. D'ailleurs, ils expriment les mêmes doléances – et ce à peu près dans les mêmes termes – que ceux du gouvernement de Québec entre 1730 et 1750¹¹. Le manque de chemin les empêche de vaquer librement à leurs affaires, les privant des secours du pasteur, du chirurgien et de la sage-femme, et empêchant encore leurs enfants d'aller aux instructions du curé. L'absence de chemin public entrave également la communication d'une côte à l'autre, faisant courir de grands risques aux passants et aux voyageurs, et entravant la circulation des ordres du gouverneur et de l'intendant. Cette similarité de constat pose à notre avis l'hypothèse d'une standardisation de la source, d'une influence du grand voyer qui modèlerait les propos des habitants, mais aussi d'une convergence des besoins exprimés par les requérants d'un endroit à l'autre.

Que ce soit implicite ou explicite dans les documents administratifs, toutes les interventions se font « pour le bien, sûreté et utilité publique, en vertu des pouvoirs donnés au grand voyer par sa majesté », c'est-à-dire le pouvoir de régler le passage des grands chemins dans toutes les seigneuries, d'enjoindre les habitants à les rendre praticable et les entretenir par corvée où cela est nécessaire. Les diverses interventions officielles priorisent l'établissement de chemins royaux et de ponts pour permettre la

¹¹ *Ibid.*

communication entre les côtes et, ainsi, favoriser l'acheminement des ordres des autorités coloniales et le développement de la colonie¹². Ces chemins, initiés par l'administration, rejoignent d'ailleurs les besoins des occupants de terre qui désirent des chemins adéquats, surtout d'utilité locale, pour accéder au voisinage et aux établissements seigneuriaux, à la voie d'eau, etc. Bref, loin de résulter d'une action spontanée, l'implantation de ces voies suit donc un processus avalisé par l'État, réglé par le sens commun, les coutumes, les ordonnances et les pratiques, qui respecte certains principes et qui se perfectionnent à l'usage.

2.2 Le chemin public : lieu de rencontre entre les volontés étatiques et locales

Sur le terrain, l'institution de la voie publique procède des interactions entre le grand voyer, les officiers de voirie et les populations locales. Le procès-verbal, rédigé sur les lieux en présence des intéressés, résulte en fait de ces interactions. Le grand voyer y concilie les prescriptions de l'État et le vécu des populations locales, à chacune des étapes menant à l'inscription spatiale de la voie publique, soit le marquage, la répartition des travaux et la réalisation par corvées.

2.2.1 Le marquage sommaire de la voie publique

Lors de la première étape, le grand voyer détermine le tracé et marque les voies publiques, de concert avec les acteurs locaux. Les procès-verbaux de la région étudiée

¹² Dans le gouvernement de Québec, 224 interventions de l'initiative du grand voyer et 142 sur requêtes. *Ibid*, p. 35.

comptent tous une mention à l'effet que le grand voyer règle les chemins sur le consentement et l'avis du capitaine et des officiers de milice, et de six des plus anciens et considérables habitants du lieu. En 1708, le grand voyer règle les chemins en profondeur sur la rivière Bécancour, sans autre précision sur le lieu exact de la localisation, excepté l'énumération des concessionnaires où des ruisseaux exigent des ponts publics. Bien que le tracé soit un peu plus détaillé en 1710 à La Baie, il demeure imprécis, indiquant le point de départ (la terre de Benoist qui fait la séparation de Nicolet et de La Baie) et le point d'arrivée (chez Manceau) et que le chemin suivra toujours le bas du coteau.

Le manque relatif de précision peut s'expliquer, entre autres, par la prédominance de l'oral sur l'écrit, par une référence au vécu et à l'évidence. Le procès-verbal réfère à la visite des lieux et aux marques faites en présence du capitaine de milice et des habitants intéressés, et sur leur avis¹³. Il renvoie à des instructions déjà données par le grand voyer et au vécu des acteurs impliqués, dont la connaissance des lieux dépasse amplement celle du grand voyer. Le tracé semble évident, suivant simplement le front des terres et le relief, surtout en l'absence d'obstacles majeurs. Il en va autrement du chemin royal de la seigneurie Saint-François en 1710, qui peut difficilement être tracé sur le front des terres, vu les îles et les chenaux à l'embouchure

¹³ 18 mai 1723, « [Procès-verbal du] Grand Chemin de Roy de Lotbiniere, paroisse St. Louis », dans lequel le grand voyer précise que le chemin « ira rejoindre l'ancien chemin sur la terre de M. Joseph Lemay le redressant le mieux qu'il pourra comme il nous la montre ». La seigneurie de Lotbinière est à l'extérieur du territoire étudié, mais tout près de la limite est. Le procès-verbal est mis à contribution parce qu'il comprend des détails intéressants sur les procédures de voirie. Voir 18 mai 1723, « [Procès-verbal du] Grand Chemin de Roy de Lotbiniere, paroisse St. Louis », BANQ, 03Q_E2, P67. Disponible à l'adresse : <http://bdarchivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

de la rivière. La réalisation de ce chemin implique alors l'aménagement de plusieurs segments, à différents endroits, ce qui nécessite un procès-verbal plus détaillé.

Fait intéressant, nous avons observé que le grand voyer réfère également à des repères, qu'ils soient provisoires ou permanents, pour marquer le chemin. Sur les terres boisées, il encoche des arbres à la hache alors que sur les terres défrichées et dans les champs, il plante des piquets pour indiquer le trajet du chemin¹⁴. Quelquefois, il évoque des repères encore plus éphémères, situant alors les ponts à construire « dans les endroits où nous avons rompu les fredoches et branches¹⁵ ». La plupart du temps, celui-ci met à profit les repères officiels : les bornes, mais surtout les titres de concession. Les procès-verbaux contiennent majoritairement le nom des concessionnaires de terres traversées par le chemin, particulièrement lorsque l'aménagement de la voie publique nécessite des fossés et des ponts publics.

L'ouverture et l'entretien d'un chemin étant la responsabilité des occupants des terres adjacentes, les protagonistes se préoccupent de le tracer dans des endroits peuplés. Leurs décisions et leurs interventions respectent d'ailleurs les espaces déjà aménagés. Les chemins contournent, autant que possible, les bâtiments (maison, étable, grange, moulin) et autres espaces occupés (four, cimetière, commune), qui servent même de repères pour le tracé. En 1745, le chemin royal de la seigneurie de Saint-Jean-Baptiste passe derrière la grange de Jacques Maillot et dans son jardin, aussi entre

¹⁴ Nous ne retrouvons aucune référence directe dans les procès-verbaux de la région étudiée avant 1745, où le chemin est tracé « suivant les plaques fais aux arbres et les piquets plantés » sur les terres.

¹⁵ 18 mai 1723, « [Procès-verbal du] Grand Chemin de Roy de Lotbiniere, paroisse St. Louis », *Op. cit.*

l'église et le cimetière, puis entre la maison et le four de Pierre Geandron. Dans certain cas, le procès-verbal mentionne des bâtiments qui disparaîtront : le chemin passe devant une maison qui sera abattue, lorsque propriétaire se rebâtira, et devant une vieille étable qui devra être ôtée.

En plus d'utiliser le cadre bâti pour identifier le trajet, le grand voyer situe le chemin par rapport au milieu environnant, le plaçant près de la rivière, sur le coteau, ou le long de la côte. Les particularités du terrain et les lieux communs font aussi office de points de repère : « le chemin suivra à haute eau le long du chenail Tardif jusqu'aux terres non concédées », « le chemin qui descend jusqu'à la Baie et monte jusqu'au bout de l'île », « sur l'habitation première de Forcier [vis] avis de l'endroit nomme communement Lecluse ». Ces repères, apparaissant relativement imprécis au premier abord, évoquent toutefois le visage familier des lieux connus chez les futurs usagers, leur indiquant le parcours général du chemin. La localisation exacte se précise lors de l'aménagement, faisant appel en dernier recours au jugement des corvéables, par exemple à Bécancour en 1718, pour ouvrir le chemin à ce qu'ils estimeraient être « une juste distance » de la côte.

Les diverses indications contenues dans les procès-verbaux font continuellement référence à la proximité de la voie d'eau. Cette proximité, bien que pratique, occasionne cependant divers inconvénients. Quelques-uns des premiers chemins, situés sur le bord de côtes escarpées et, donc sujets aux inondations et aux éboulis à la fonte des neiges, font l'objet d'un déplacement. Le 17 octobre 1745, les résidants de Saint-Pierre-les-Becquets et de Deschaillons sollicitent un tel déplacement, tant pour prévenir les

accidents que pour éviter une grande partie des causes qui les empêche de vaquer librement à leurs affaires¹⁶. Ils demandent alors à ce que le chemin soit marqué dans les « deserts », le terme désignant ici les terres défrichées sises plus loin du bord de l'eau.

La recherche d'un itinéraire facile guide souvent le choix pour l'emplacement du chemin. Les lieux naturellement favorables à la circulation (berge, vallée, côte) et les voies existantes (pistes amérindiennes de portage, sentiers et chemins minimalement aménagés) représentent des lieux de passage privilégiés. En fait, les infrastructures entièrement créées sont rares. Les procès-verbaux l'attestent. De préférence, le grand voyer intègre au nouveau chemin public des portions de chemins usités, ou encore des chemins privés et abandonnés, afin d'alléger les charges de travail des corvéables. Il s'agit alors simplement d'élargir le chemin, de l'aplanir, ou de le redresser, si nécessaire. Par exemple, le chemin de la seigneurie de Bécancour réglé en 1718 suivra l'ancien chemin, délaissé depuis longtemps, ce qui obligera Pierre [Lhomme] à abaisser quelques fredoches qui font trouver le chemin trop court et le sieur Chateau Gay à ôter les barrières pour laisser le passage libre. Un peu plus loin, le chemin « ira le plus droit qu'il pourra tomber au chemin de la baie ». Le grand voyer officialise des tronçons existants, jugés adéquats par les requérants, et probablement même à leur demande, souhaitant

¹⁶ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets et de Saint-Jean-Baptiste de Deschaillons, de vingt-quatre pieds de largeur », BANQ, 03Q_E2, P323, disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

ainsi préserver les habitudes de déplacement et favorisant l'entretien par corvées individuelles ou générales¹⁷.

2.2.2 L'idée de collaboration et de partage des tâches

La répartition des travaux constitue, comme nous l'avons mentionné, la seconde phase du processus de réalisation d'une infrastructure routière. Les principes de concession, d'utilité et de compensation président au partage des travaux d'ouverture et d'entretien par le grand voyer, afin de répartir le plus équitablement possible les ouvrages¹⁸. Tout d'abord, le contrat de concession astreint chaque concessionnaire à une corvée individuelle. Il doit faire sa devanture, la réparer et l'entretenir pour rendre le chemin praticable le long de son habitation, ce qui implique aussi de faire et d'entretenir les clôtures, les fossés, les saignées et les ponts nécessaires au chemin¹⁹. Pour éviter les surcharges de travail, chaque habitant et censitaire ne peut porter, suivant le droit commun et l'usage, qu'un grand chemin royal ou de ceinture, sur le travers de sa terre²⁰.

Lorsque pour une raison ou pour une autre un lot se trouve grevé d'ouvrages trop lourds pour un seul concessionnaire, les tâches deviennent d'utilité publique. La corvée

¹⁷ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *RHAF*, 12, 1 (juin 1958), p. 12-20 ; Jeanne Pomerleau, *Corvées et quêtes : un parcours au Canada français*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée (coll. Ethnologie), 2002, p. 179 ; Léon Robichaud, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*. M.A. (Histoire), Montréal, Université McGill, 1989, p. 13-36.

¹⁸ Roland Sansfaçon, *Le chemin royal de Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1956, p. 40-49.

¹⁹ Article 2, 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets and Highways from Ancient Ordinancy », BAC, RG1E17, vol 2, dossier 28 décembre 1767.

²⁰ Si le bien public exige de déroger à cet article, le grand voyer prend une décision (temporaire), en rend compte au gouverneur, qui le charge d'ordre à cet égard, et qu'il fait ensuite exécuter. 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets... », *Op. cit.*

générale assujettit alors les habitants d'une paroisse à un travail en commun, partagé en quote-part²¹. Par le principe d'utilité, les individus obligés à l'ouverture et à l'entretien du chemin sont ceux qui, de près ou de loin, en retirent un bénéfice. Les intéressés ouvrent ensemble les chemins de communication et de moulin, puis les entretiennent par parts, suivant la distribution faite par le grand voyer²². Il en est ainsi des fossés, des saignées, et des côtes nécessaires à ces chemins²³. Par exemple, à Deschaillons en 1745, la côte considérable sera faite et parfaite, avec le pont sur le ruisseau du moulin, par tous les habitants de la côte de Saint-Jean-Baptiste. Les frais entourant la réalisation du procès-verbal (transport du grand voyer et rédaction du document) sont également divisés au prorata des possessions des intéressés.

Les ponts sur les rivières ou les ruisseaux représentent souvent une charge trop considérable pour un seul individu. Leur construction est donc faite par corvée par tous les habitants²⁴, qui fournissent aussi leur part de bois nécessaire à la construction, suivant la répartition faite par le grand voyer. Leur entretien revient parfois au propriétaire de la terre, sur laquelle il est situé²⁵. Mais le plus souvent les ponts considérables qui excèdent quinze pieds de longueur sont construits, réparés et entretenus par l'ensemble de la

²¹ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 47.

²² Article 2, 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets... », *Op. cit.*, Consulter la typologie des chemins pour connaître le détail du partage.

²³ Article 4, 11 août 1768, « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux », *Op. cit.*

²⁴ 14 juillet 1710, « Procès-verbal de Pierre Robineau de Bécancour pour le grand chemin de la côte et seigneurie de la Baie, paroisse Saint-Antoine-de-Padé, appartenant au Sieur Jacques Lefebvre », BANQ, 03Q_E2, P19. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

²⁵ 20 juin 1708, « Procès-verbal de Pierre Robineau de Bécancour pour le grand chemin de la côte et seigneurie de Dutort appartenant à Michel Godefroy de Linctot, major de la ville des Trois-Rivières », BANQ, 03Q_E2, P3. Disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

population de la paroisse, et en collaboration avec les utilisateurs des paroisses voisines, si le grand voyer le juge à propos²⁶.

Lorsque la somme de travail que doit fournir un habitant est plus grande que celle du concessionnaire moyen, l'excédent est alors compensé par une aide proportionnelle²⁷. Pour les devantures difficiles, le grand voyer répartit l'entretien entre les habitants de la même paroisse dont les devantures exigent peu de travaux²⁸. Pour les terres non concédées, les travaux d'ouverture et d'entretien se font par corvées ou par parts jusqu'à leur concession²⁹. Le principe de compensation implique donc l'organisation de corvées publiques supplémentaires pour la réalisation des travaux.

2.2.3 L'aménagement de la voie publique

Une fois les travaux répartis, l'étape de l'aménagement de la voie, proprement dite, s'amorce sous la supervision des officiers locaux. Tous les procès-verbaux du XVIII^e siècle contiennent des mentions sur la nature des travaux à réaliser. Règle générale, chaque habitant doit rendre le chemin praticable, en abattant les arbres et « fredoches », en arrachant les souches et racines, en ôtant les roches et cailloux, et en

²⁶ Article 2, 11 août 1768, « Mémoire de F. J. Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux », *Op. cit.* et article 2, 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets... », *Op. cit.*

²⁷ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 16.

²⁸ 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets... », *Op. cit.*

²⁹ Jacques C. Babin, Du bien privé à usage public au bien public. Une étude de l'évolution de la législation à partir du régime français jusqu'à 1860. M.A. (Histoire), Sudbury, Université Laurentienne, 2003, p. 43 — Ordonnances des intendants et arrêts portant règlements du Conseil Supérieur de Québec : Nouvelle-France (1540-1758), p. 253.

remplissant les trous et vallons. Le chemin doit aussi être labouré et hersé³⁰, et clos au moyen de clôtures solides³¹. En dehors des clôtures, sur les terres adjacentes au chemin, des fossés, généralement de trois pieds de largeur sur autant de profondeur, sont aménagés afin de combattre l'humidité³². Le grand voyer Boisclerc leur accorde une attention toute spéciale. Les fossés doivent être recalés, nettoyés, tous les ans au mois de juin par les habitants qui entretiennent les chemins, en même temps que les fossés de ligne, décharges et ruisseaux à proximité du chemin, afin que les eaux qui y ont leur cours ne gagnent pas les chemins³³. Lorsque le terrain est trop humide pour être asséché par de simples fossés, des saignées ou rigoles traversent le chemin et les champs pour permettre la circulation de l'eau³⁴.

Les saignées sont pontées de la largeur du chemin, mais aussi les ruisseaux, ravines, coulées, décharges ou fossés de ligne qui croisent le grand chemin. Durant les années 1710, les procès-verbaux ordonnent que ces ponts, de cèdre autant que possible, comporteront trois bonnes lambourdes de douze pieds de large propres à soutenir le poids des charrois. À compter de 1745, la description technique diffère légèrement et se précise davantage. Les ponts comprennent des pieux de bon bois, de quinze pieds de longueur, de dix pouces d'épaisseur, équarris sur les quatre faces et chevillés par les bouts sur quatre bonnes lambourdes, placées deux pieds au-dessus des plus hautes eaux

³⁰ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boisclerc qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

³¹ 5 décembre 1767, François-Joseph Cugnet, « Regulations for the Repairing the Streets... », *Op. cit.*

³² *Ibid.*

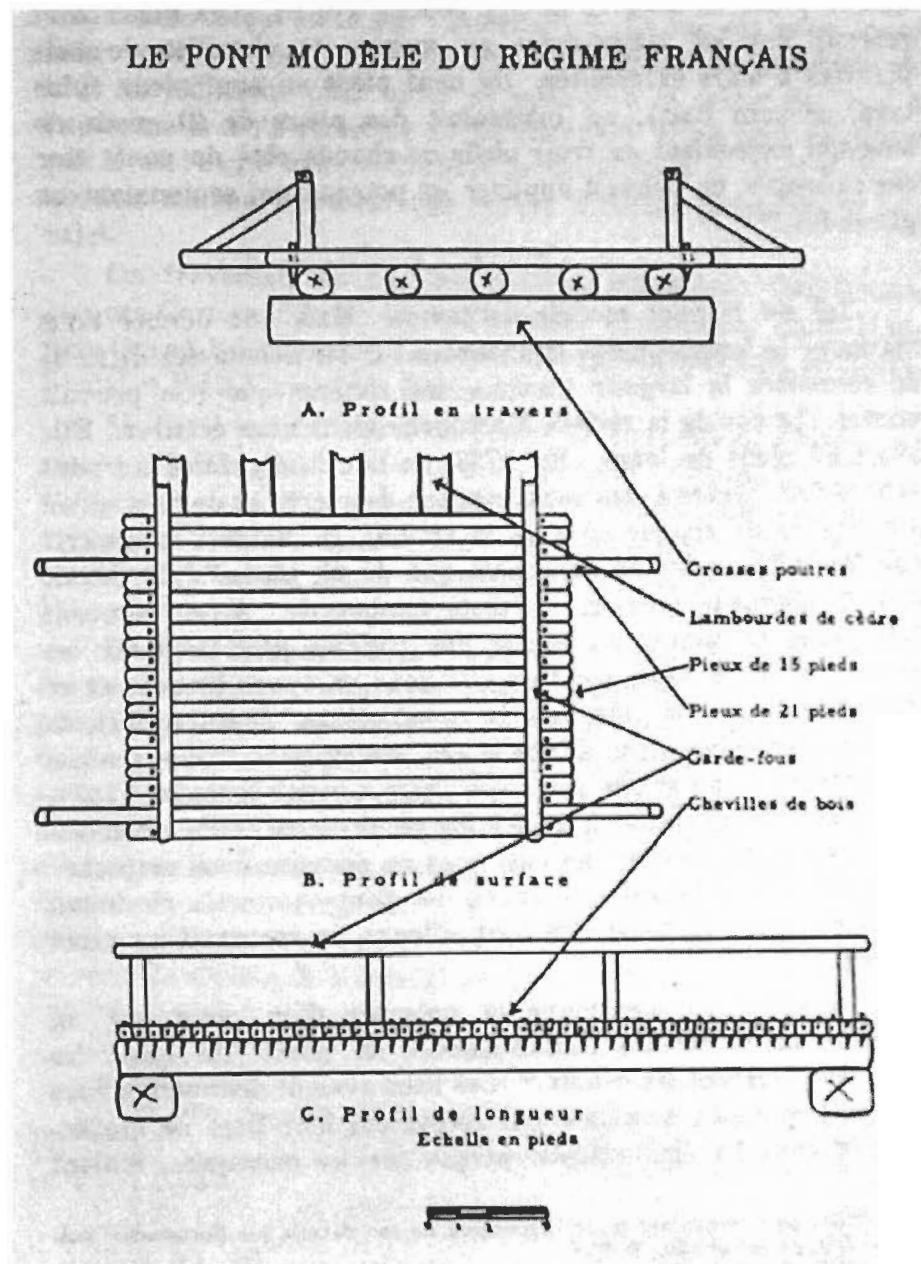
³³ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boisclerc qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

³⁴ Roland Sansfaçon, *Le chemin royal de Québec à Montréal... op. cit.*, p. 16-17.

(voir l'exemple de pont illustré à la figure 2.1). Les ponts occupent désormais 15 pieds de largeur, du moins sur les cavées, près des côtes³⁵. Les habitants travaillent aussi aux côtes attenantes aux ponts pour aménager une montée propre à passer les charrois, dont la largeur minimale est fixée à quinze pieds, afin que les utilisateurs ne courrent aucun risque en les descendant.

³⁵ En 1745, le grand voyer précise que les ponts sur les cavées auront quinze pieds de largeur. 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

FIGURE 2.1
Un exemple de pont



Source : Roland Sanfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *RHAF*. 12, 1 (juin 1958), p. 9.

Au début des années 1730, avec l'arrivée en poste d'un grand voyer qui se consacre désormais à plein temps à sa charge et la publication d'ordonnances de l'intendant sanctionnant les corvéables négligents, la réalisation des travaux attire particulièrement l'attention de l'administration. Dans les procès-verbaux du grand voyer, les échéanciers de réalisation des travaux se généralisent. Par exemple, en mars 1745, les habitants doivent « tirer et rendre sur les lieux sous huit jours, chacun endroit pour toute précision et délais, tous les bois nécessaires pour la construction de tous les ponts ». Le grand voyer ordonne aussi dans son procès-verbal du 17 octobre 1745 que les propriétaires de terres travailleront aux chemins, ponts, saignées, et fossés, « dès à présent afin que les chemins soient praticables cet hiver en carriole aussi bien que les côtes et ponts des cavées qui auront par [tout] 15 pieds de large et que les chemins soient faits et parfaits à la fête de Saint-Jean-Baptiste prochaine pour toute précision et délai³⁶ ». Que ce soit pour les chemins, les ponts ou autres travaux, l'inobservance de l'échéance ou encore l'inexécution de ces travaux expose les contrevenants à dix livres d'amende à la fabrique du lieu. Les récalcitrants doivent, de plus, défrayer les coûts engagés pour les remplacer dans l'exécution de leur travail, « [à] raison de 36 sols par jour pour les journaliers et de 3 livres 10 sols par jour pour les harnais », lesquels sont payés de leur journée sur le certificat du capitaine de milice³⁷.

³⁶ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

³⁷ 5 juin 1730, « Ordonnance de Gilles Hocquart, intendant, qui enjoint à tous les capitaines, lieutenants et autres officiers de milice de cette colonie de faire incessamment travailler aux rétablissement et réparation des chemins et ponts publics dans toute l'étendue de leurs districts », BANQ, 03Q_E1, S1, P2132. Disponible à l'adresse : <http://bdarchivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp> ; 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.* ; 5 mars 1745, « Procès-verbal pour les

Les corvées s'exécutent de préférence pendant les périodes creuses du calendrier agraire pour ne pas interférer avec les travaux agricoles. Dans des cas exceptionnels, les corvéables bénéficient même d'une exemption les autorisant à réaliser les travaux ultérieurement ou à reporter leur exécution à une année ultérieure. Par exemple lors de la construction de l'église de Lotbinière en 1722, le grand voyer fait preuve de tempérance : comme les habitants bâtissent leur église et « que cest une affaire qui ne peut se remettre nous les exemptons pour cet année dy travailler [à] moins que ce ne soit dans des [tems] perdus et a leurs volontés³⁸. » Comme l'exécution des travaux revient aux populations locales, l'administration cherche à leur faciliter la tâche le plus possible.

L'ouverture et surtout l'entretien du système routier exigent des énergies et des soins continuels. Comme la circulation et les intempéries dégradent l'état de la chaussée, les responsables doivent constamment aplanir la surface, boucher les trous et abattre les buttes, de même que voir à l'entretien des abords, au nettoyage des fossés et à la réparation des clôtures. En outre, les travaux de voirie se poursuivent durant l'hiver. Dès 1706, l'intendant Raudot ordonne aux habitants et aux seigneurs de chaque gouvernement de baliser les chemins, chacun devant leur habitation et dans l'étendue de la seigneurie, sous peine d'amende de dix livres aux contrevenants. Sans quoi, comme une quantité de neige importante recouvre la terre et les cours d'eau lorsque les glaces s'arrêtent, les voyageurs courraient le risque continual de se perdre. Cette ordonnance

chemins et ponts de la rivière Maska, paroisse St. Michel », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 1, p. 69 ; 6 mars 1745, « Procès-verbal au sujet des chemins et ponts dans la seigneurie de Saint-François, appartenant aux héritiers du feu sieur Jean-Baptiste Crevier », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 1, p. 51.

³⁸ 18 mai 1723, « [Procès-verbal du] Grand Chemin de Roy de Lotbiniere, paroisse St. Louis », *Op. cit.*

fait l'objet d'une publication annuelle, où les obligations se précisent davantage au fil des ans. En 1727, l'intendant Dupuy déclare que les balises, au nombre de trois par arpent de front, doivent avoir au moins huit pieds de haut hors de terre³⁹. Deux ans plus tard, l'intendant Hocquart déclare que les balises, placées de vingt-quatre pieds en vingt-quatre pieds le long du front des habitations, seront au moins de la hauteur de six pieds. Au balisage des chemins d'hiver s'ajoutent diverses tâches visant à assurer la praticabilité et la sûreté de la voie publique⁴⁰. À partir de 1726, les habitants sont tenus de battre les chemins, après chaque « bordée » de neige, de la largeur nécessaire pour le passage d'une voiture et de les entretenir en abattant les cahots et les pentes. Qui plus est, ceux qui transportent des provisions et du bois de chauffage en ville doivent même avoir en leur possession une pelle et une pioche, de manière à pouvoir abattre à leur retour les cahots occasionnés par leur charge. À l'automne, l'obligation de défaire les clôtures afin que la neige ne s'amasse pas incombe aussi aux propriétaires riverains de toute infrastructure routière⁴¹. L'inexécution de ces diverses prescriptions expose les contrevenants à dix livres d'amende. L'existence de telles sanctions laisse croire que les habitants n'agissent pas toujours selon les volontés de l'administration.

³⁹ 15 novembre 1727, « Ordonnance de Dupuy qui enjoint à tous les habitants de baliser les chemins pendant l'hiver », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, folio 486-487v.

⁴⁰ 30 novembre 1726, « Ordonnance de l'intendant Dupuy pour faire baliser les chemins », BANQ, 03Q_S1, P1779, disponible à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp> : « [P]our parvenir plus aisement à frayer le chemin entre les balises, il ordonne [...] personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient de faire tous les matins et à chaque bordée de neige qui tombera aller et venir leurs bestiaux, et battre le chemin par les dits bestiaux entre les balises posées le long de leur habitation. »

⁴¹ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*, référant à une ordonnance de l'intendant du 22 février 1742.

Somme toute, les documents administratifs contiennent peu de détails techniques concernant l'aménagement des chemins, excepté leur tracé et leurs dimensions. Bien qu'ils soient plus loquaces qu'au début du XVIII^e siècle, les procès-verbaux des années 1740 demeurent vagues, décrivant sommairement les travaux à exécuter et utilisant principalement des qualificatifs pour les matériaux (« bon bois ») et les ouvrages (« clôtures solides », ponts et côtes adaptés pour les charrois). Se fiant au bon sens et aux us et coutumes des corvéables, les agents de l'administration accordent plus d'importance à l'exécution des corvées qu'à l'établissement de normes et de standards techniques pour les accomplir, ce qui s'explique, entre autres, par le poids des traditions dans les sociétés de l'époque. L'administration pose ainsi des principes généraux, dont l'application se fait selon les réalités locales⁴². L'absence d'un corps technique organisé comme les Ponts et Chaussées en France, jumelée au recours généralisé au principe de la corvée⁴³, expliquent probablement les exigences techniques minimales de l'administration, dont la priorité paraît plutôt être une première implantation des chemins publics sur un territoire naissant.

⁴² C'est ce que constatait Frank Imberdis pour l'Auvergne, dans son ouvrage *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII^e siècle. Ses origines et son évolution*. Paris, PUF (Publications Institut du Massif central, fascicule 2), 1967, p. 319.

⁴³ « the characteristic medieval assumption of local administration, that the common services needed for social life were to be performed, not by any specialised organs of the community, but by being shared among all the citizens, serving compulsorily without pay. » Sydney Webb et Beatrice Webb, *English local government : the story of the King's Highway*. London, Frank Cass & Co. Ltd., 1963 (1^{re} éd. : 1913), p. 2.

2.2.4 L'attitude des corvéables à l'égard des voies publiques

Les habitants ne manifestent pas tous un empressement exemplaire à réaliser leur part de chemin, loin s'en faut. Il existe parfois un écart considérable entre la rédaction du procès-verbal du grand voyer et le parachèvement du chemin par les corvéables⁴⁴. La résistance aux ordres du grand voyer se manifeste notamment par l'inertie ou par le refus direct d'exécuter les corvées ordonnées pour la construction, la réparation ou l'entretien du chemin. Dans certains cas, les raisons de l'opposition se résument à un désaccord avec le tracé de la nouvelle voie ou avec une répartition jugée injuste. La résistance des corvéables dépend aussi de leur intérêt à exécuter les travaux, de l'urgence des besoins et du type de chemin tracé. Les individus paraissent plus enclins à collaborer aux travaux d'une route d'utilité locale, dont ils retirent un bénéfice immédiat, qu'au chemin royal réglé par ordonnances des autorités coloniales, surtout lorsqu'il ne rejoint pas les volontés locales et qu'il est perçu comme extérieur et imposé à la communauté⁴⁵. Quelquefois, les habitants omettent de faire le travail pour le chemin royal et utilisent un tracé plus facile d'entretien, s'il en existe un autre, ou encore profitent des avantages des chemins d'hiver qui offrent de grandes facilités de déplacements. Aussi tard qu'en 1722, les habitants d'une petite paroisse située à moins de 50 kilomètres de Québec refusent de travailler à la construction d'un chemin qu'ils jugent inutile. Ceux-ci allèguent qu'ils se

⁴⁴ C'est ce que constate Jeannine Pozzo-Laurent pour le gouvernement de Québec, *Op. cit.*, p. 40.

⁴⁵ « Indeed, the primary purpose of roads was to permit others to pass through the area, not to enhance local communications. Moreover, they were one of the main examples of state power. » Colin M. Coates, *The Metamorphoses of Landscape and Community in Early Quebec*. Montréal&Toronto, McGill-Queen's University Press, 2000, p. 115.

rendent à l'église en canot et qu'ils ne produisent pas suffisamment de grains pour en expédier à la ville⁴⁶.

Selon Sansfaçon, les difficultés du régime des corvées résideraient également dans la mauvaise volonté de quelques individus qui encouragent l'inaction des autres, dans la négligence de certains capitaines de milice dans l'exercice de leurs fonctions, dans l'esprit d'indépendance du Canadien et dans la rivalité qui peut exister entre les habitants⁴⁷. Les documents administratifs ne confirment qu'en partie cette vision des choses. La correspondance, par exemple, contient diverses mentions de l'insubordination, ou du moins de l'indolence des corvéables. Comme ces mentions sont d'ordre général, sans toujours être arrimées dans l'espace, et que les procès-verbaux de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières ne font état en aucun cas de négligence, excepté pour aviser les contrevenants des amendes auxquelles ils s'exposent, il est difficile de trancher la question. Les habitants semblent coopératifs, respectant les procédures et les décisions administratives, puisque les quelques voies publiques existantes sont nécessaires et qu'elles confortent l'utilité locale⁴⁸. Sur ce point, l'examen des pièces judiciaires et notariales apporterait probablement un complément d'information sur le développement des seigneuries et particulièrement sur la conformité des pratiques des individus avec les décisions des agents coloniaux⁴⁹.

⁴⁶ Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 204-205.

⁴⁷ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 22-24.

⁴⁸ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 61.

⁴⁹ L'analyse des documents de voirie représentant déjà une lourde tâche, nous avons dû laisser de côté l'examen des pièces notariales et des archives judiciaires, puisque l'ampleur et la richesse de ces deux corpus pourraient alimenter, à eux seuls, deux nouvelles études sur la voirie.

La réalisation du système routier reposant essentiellement sur les populations locales, l'administration ne peut se permettre d'imposer ses décisions de façon unilatérale. Il y a d'autres impératifs, le chemin royal en est un. À l'écoute des besoins de la population, elle prend toutes les mesures pour éviter les retards, limiter les coûts et répartir équitablement les exigences⁵⁰. Règle générale, les relations entre les grands voyers et les habitants se font sous le signe de la collaboration. Outre la marge de manœuvre laissée aux habitants lors de l'exécution des travaux, le grand voyer prend systématiquement connaissance de l'opinion des intéressés et s'en remet à leur avis, se bornant souvent à légaliser un chemin commencé ou déjà utilisé. Autant que possible, le tracé des chemins comme le temps des travaux correspond aux désirs des habitants⁵¹. Boisclerc et son adjoint à Montréal, René de Couagne, par exemple, s'entendent habituellement avec les parties en cause (seigneurs, curés, marguilliers, cultivateurs) avant de mettre un projet en œuvre, quoiqu'ils évoquent souvent la menace des amendes, prévues dans les ordonnances des années 1730, pour inciter les habitants à prendre part aux corvées royales⁵².

Étrangement, la plupart des habitants semblent ici accepter, ou du moins se résigner, aux diverses corvées qu'elles soient seigneuriales, royales ou militaires. Seul système connu pour la réalisation des travaux d'intérêts publics, ils y participent même activement, ce qui contraste avec la France et les Antilles où le système engendre une

⁵⁰ *Ibid*, p. 17.

⁵¹ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 25.

⁵² Donald J. Horton, *Op. cit.*

farouche opposition⁵³. Manifestement, la nécessité des chemins, l'attitude conciliante des autorités coloniales et le recours à l'autorité de la milice pour l'exécution locale des décisions administratives agissent favorablement sur les comportements des corvéables. Les habitants se prêtent d'assez bonne grâce à l'établissement des voies publiques et à leur réparation, d'autant plus qu'ils se familiarisent toujours davantage avec le nouveau droit de voirie, le fonctionnement administratif et les procédures légales menant à la création de chemins officiels (surtout avec la régularité des visites du grand voyer Boiscler dans la colonie).

À la différence de la France, où les péages constituent des obstacles à la fréquentation des voies de communication, les chemins coloniaux sont ici des voies publiques et l'habitant n'a rien à débourser pour passer d'une seigneurie à l'autre, pour traverser ou utiliser une rivière ou encore pour charroyer⁵⁴. Seule l'utilisation des bacs est soumise à un tarif de traverse réglé par l'intendant. Donc, en répondant aux demandes des autorités coloniales, chacun tire un bénéfice de son travail pour le bien public, en particulier lorsqu'il s'agit d'aménager un chemin royal revêtant une vocation locale.

⁵³ Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 91. En France, plusieurs contemporains traitent de l'opposition aux corvées, dont Charles Duclos, *Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*. Amsterdam, Chatelain, 1759, 408 p. et François-René-Jean de Pommereul, *Des corvées : nouvel examen de cette question ; et, par occasion, fragment d'un essai [historique] sur les chemins*. s.l., s.n., 1787, 82 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://www.gallica.bnf.fr> documents numéro : FRBNF30365536 et FRBNF37287317.

⁵⁴ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 14.

2.3 La lente organisation des voies publiques en contexte pionnier

En Nouvelle-France, il n'existe aucune infrastructure routière organisée comme en terre française ou anglaise, où les héritages romain et médiéval marquent le paysage de leur empreinte. L'historien Kenneth J. Banks expliquait cela par le fait que la construction d'un réseau routier similaire à celui de la France s'avère plus difficile, et surtout moins utile dans les étendues sauvages de l'Amérique du Nord, d'autant plus que « the vast drainage area of the Great Lakes-St. Lawrence and the Mississippi-Ohio river systems offer a dense network of reasonably safe, well-connected waterways easily accessed by birchbark canoes⁵⁵. » Depuis les débuts de la colonie, le réseau hydrographique laurentien constitue effectivement un moyen privilégié de communication extérieure avec la France et les autres colonies d'Amérique du Nord. Les communications intérieures et la vie coloniale s'organisent aussi autour de la voie navigable : appropriation des richesses, occupation du territoire, rapports entre les personnes et échange de biens et de services entre la ville et la campagne⁵⁶. Le réseau hydrographique reliant toutes les régions essentielles de la colonie, la nécessité des chemins publics se fait donc sentir assez tardivement⁵⁷.

⁵⁵ Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 88.

⁵⁶ Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 201-202.

⁵⁷ Cette implantation tardive s'explique aussi par d'autres raisons, telle la géographie, le climat, le manque de population et d'argent, et la lenteur du développement des transports terrestres impliquant chevaux et voitures. À ce sujet voir, Larry McNally, « Routes, rues et autoroutes », dans Norman R. Ball, dir., *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics*. Montréal, Boréal, 1988, p. 46, Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 90. Louis-Edmond, *Le rang d'habitant. Le réel et l'imaginaire*. LaSalle, Hurtubises HMH Ltée (Cahiers de géographie du Québec, 107, coll. Géographie), 1993, 328 p. Serge Courville, « Contribution à l'étude de l'origine du rang au Québec : la politique spatiale des Cent-Associés », *Cahiers de géographie du Québec*. 25, 65 (septembre 1981), p. 197-236.

À l'arrivée des premiers colons, des chemins se retrouvent tout de même ici et là à travers le territoire. Ces chemins, souvent des pistes amérindiennes de portage, situés en des points de rupture (chutes, rapides) pallient l'impraticabilité de la voie d'eau. Quelques sentiers utilitaires s'y adjoignent. À l'initiative des pionniers, les sentiers de prise de possession des concessions se multiplient au rythme du peuplement. Les chemins seigneuriaux et privés s'organisent selon les besoins et la commodité, tout en tirant parti du réseau hydrographique, de la géographie et des aménagements existants. Les chemins publics régis par procès-verbaux du grand voyer se multiplient et se superposent parfois à ces chemins, surtout au XVIII^e siècle, alors que les autorités coloniales caressent le projet d'établir un chemin royal reliant Québec à Montréal. Ces chemins, loin de s'implanter successivement dans l'espace, coexistent et se superposent dans le paysage, leur développement étant influencé par la colonisation notamment.

2.3.1 La colonisation et la connexion : deux impératifs ?

En fait, deux impératifs, la colonisation et la connexion, agissent sur l'implantation des chemins. En contexte de défrichement, le sentier permet l'accès aux terres et au voisinage. Les établissements se développent de proche en proche, à proximité de la voie d'eau, générant un chemin de passage d'une habitation à l'autre. Lorsque le nombre d'établissements permanents grandit et que les terres sont mises en culture plus loin à l'intérieur des terres, les occupants organisent un chemin pour gagner la voie d'eau, et le cœur de la seigneurie. Initiés par les autorités coloniales, de concert avec les acteurs locaux, les premiers chemins publics semblent ainsi cumuler les usages.

L’acception même de grands chemins présuppose la communication du lieu à une ville⁵⁸. Expression d’une volonté d’interconnexion, ces grands chemins relient plutôt, en territoire centricois, les terres concédées et non-concédées au lieu central d’activités de la seigneurie, et bien sûr à la voie d’eau. Ces chemins établissent minimalement une communication interne, la connexion supra-locale étant assumée par la voie d’eau. Les chemins, davantage d’utilité locale, entretiennent effectivement une relation de dépendance et de complémentarité avec les cours d’eau navigables qui permettent la communication avec les autres seigneuries de la colonie, et même les seigneuries avoisinantes. Comme nous l’avons déjà signalé, la communication nord-sud par la traversée du fleuve et du Lac Saint-Pierre, prévalent sur les déplacements est-ouest par voies terrestres. Autre exemple éloquent, certains résidants de la rive nord se servent de concessions sur la rive sud comme réserve de bois, ce qui retarde évidemment leur mise en valeur⁵⁹.

Le développement de la voie publique sur notre territoire est tributaire de l’occupation du sol. Comme l’ouverture et l’entretien des chemins reposent sur les corvéables, ils s’organisent habituellement dans les endroits où plusieurs concessions successives sont occupées. Bien que quelques seigneuries soient concédées dès le XVII^e siècle (se référer à l’annexe 2), leur occupation effective demeure très faible, ce qui explique le peu d’interventions du grand voyer au XVIII^e siècle. En 1683, les missions

⁵⁸ Voir David Houard, *Dictionnaire analytique, historique, étymologique, critique et interprétatif de la Coutume de Normandie*. Vol. I, Rouen, Le Boucher jeune, 1780, p. 229. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro FRBNF33332949

⁵⁹ C’est notamment le cas pour Gentilly et Les Becquets. Les informations sont tirées d’Ivanhoë Caron, *La colonisation du Canada sous la domination française : précis historique*. Québec, [s.n.], 1916, p. 47-48.

de la rive sud des Trois-Rivières comprennent seulement 142 âmes, dont 60 à la rivière Saint-François et 82 à la rivière Saint-Michel (Bécancour), Villiers, Linctot, Cressé (Nicolet)⁶⁰. Au début du XVIII^e siècle, on se rappellera que plusieurs petites seigneuries n'ont pas beaucoup prospéré, telle Yamaska, Saint-François, Lussaudière, La Baie, Nicolet et Godefroy, qui ont si peu d'habitants qu'un seul prêtre suffit à les desservir⁶¹. Au recensement de 1739, La Baie comprend 179 âmes, Yamaska et Baie Saint-François 520, alors que Saint-Pierre, Gentilly, Cournoyer, Dutort, Bécancour, Godefroy et Nicolet comptent au total 566 âmes⁶².

Ce type de peuplement explique que les interventions du grand voyer, comme on le sait en faible nombre, se concentrent en certains points précis dans l'espace. Les chemins publics s'implantent effectivement dans les seigneuries où les habitants sont suffisamment nombreux pour justifier leur établissement et suffire à leur entretien. À mesure que s'organisent les paroisses et que se développent les seigneuries, les chemins s'ouvrent. L'amorce des activités économiques (défrichements puis établissements permanents) et le besoin de circuler localement génèrent des chemins usuels pour se procurer les biens nécessaires à l'installation du ménage et pour accéder aux espaces collectifs. Aux chemins liminaires se substituent ou se greffent alors les chemins publics réglés par le grand voyer. De tels chemins apparaissent successivement à la rivière

⁶⁰ Le plan général de l'état des missions du Canada, préparé à la demande de Mgr de Laval, donne l'étendue des missions et le lieu de résidence du prêtre chargé de les desservir en 1683. Renseignement tirées d'Ivanhoë Caron, *La colonisation... op. cit.*, p. 42-43.

⁶¹ Voir Ivanhoë Caron, *La colonisation... op. cit.*, p. 47-48.

⁶² *Ibid*, p. 58.

Bécancour, à la seigneurie de La Baie, à la rivière Saint-François entre 1708 et 1718, puis à la rivière Yamaska et à Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons en 1745.

Ailleurs, où les défrichements sont moins avancés, l’impératif de colonisation prédomine. Il n’existe aucun chemin, du moins aucun marqué officiellement par le grand voyer. Des seigneuries comme Godefroy et Gentilly, parmi les premières concédées, progressent peu et comprennent seulement quelques sentiers et chemins usuels. Selon un document administratif de 1721, le fief Godefroy comprendrait un seul résident, soit le fermier des Ursulines à qui appartient le fief, les autres concessionnaires ne tenant point feu et lieu⁶³. À Gentilly, la plupart des terres appartiennent aux habitants de Champlain qui s’en servent comme réserve de bois⁶⁴. Dans ces deux secteurs, comme dans d’autres, l’insuffisance de l’occupation spatiale et de la mise en culture des terres expliquent vraisemblablement l’absence de chemins publics.

2.3.2 La localisation et la configuration des chemins publics centricois

En Nouvelle-France, les premiers travaux de voirie s’exécutent dans les villes naissantes de Québec et de Montréal⁶⁵, où s’installent les premiers groupes de population, notamment pour des raisons de sécurité. Diverses ordonnances régularisent très tôt le tracé des rues et leur entretien, alors qu’à la campagne des sentiers ou des

⁶³ 1721, « Procès-verbaux sur la commodité et incommodité dressés dans chacune des paroisses de la Nouvelle-France pour M. Collet procureur général du Roy au Conseil Supérieur de Quebec », BAC, Fonds des Colonies, série C11E, vol. 12, folio 65-231.

⁶⁴ C'est notamment le cas pour Gentilly et Les Becquets. Ces informations proviennent d'Ivanhoë Caron. *La colonisation... op. cit.*, Québec, [s.n.], 1916, p. 47-48.

⁶⁵ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie dans la province de Québec », *BRH*. 39, 4 (avril 1933), p. 201.

chemins usuels plus ou moins praticables relient les habitations⁶⁶. Dans la partie sud du gouvernement des Trois-Rivières, les chemins publics s'établissent lentement. Comme on s'en doute, les quelques axes implantés, généralement un seul par seigneurie, se retrouvent dans les endroits les plus peuplés.

Le milieu naturel, les activités et les volontés humaines concourent à la localisation des voies publiques. La localisation des habitations s'inscrit le plus près possible des cours d'eau, influence le premier tracé des chemins, qui suivent aussi les parcours de moindre résistance⁶⁷. Les voies publiques s'implantent à proximité du fleuve Saint-Laurent et de ses principaux affluents : les rivières Bécancour, Saint-François et Yamaska. Dans le cas qui nous intéresse, ces voies s'organisent en vase clos, en des points précis du territoire entre 1708 et 1745.

Malheureusement, les quelques procès-verbaux disponibles fournissent des indications trop générales pour permettre une cartographie précise de ces voies tracées, ou projetées. Aucune carte d'époque n'illustre les voies terrestres : il faut dire que leur utilisation apparaît alors plutôt limitée. Les cartographes de l'époque s'intéressent davantage aux lieux de peuplement, aux concessions, aux limites coloniales et aux voies d'eau. La carte de Gédéon de Catalogne, présentant les concessions et leurs concessionnaires du gouvernement des Trois-Rivières en 1709-1712, permet toutefois de visualiser le territoire occupé au début du XVIII^e siècle, et ainsi repérer la localisation approximative des chemins (se référer aux figures 2.2.1 et 2.2.2). Les brèves

⁶⁶ Jacques Mathieu, *Op. cit.*, p. 205.

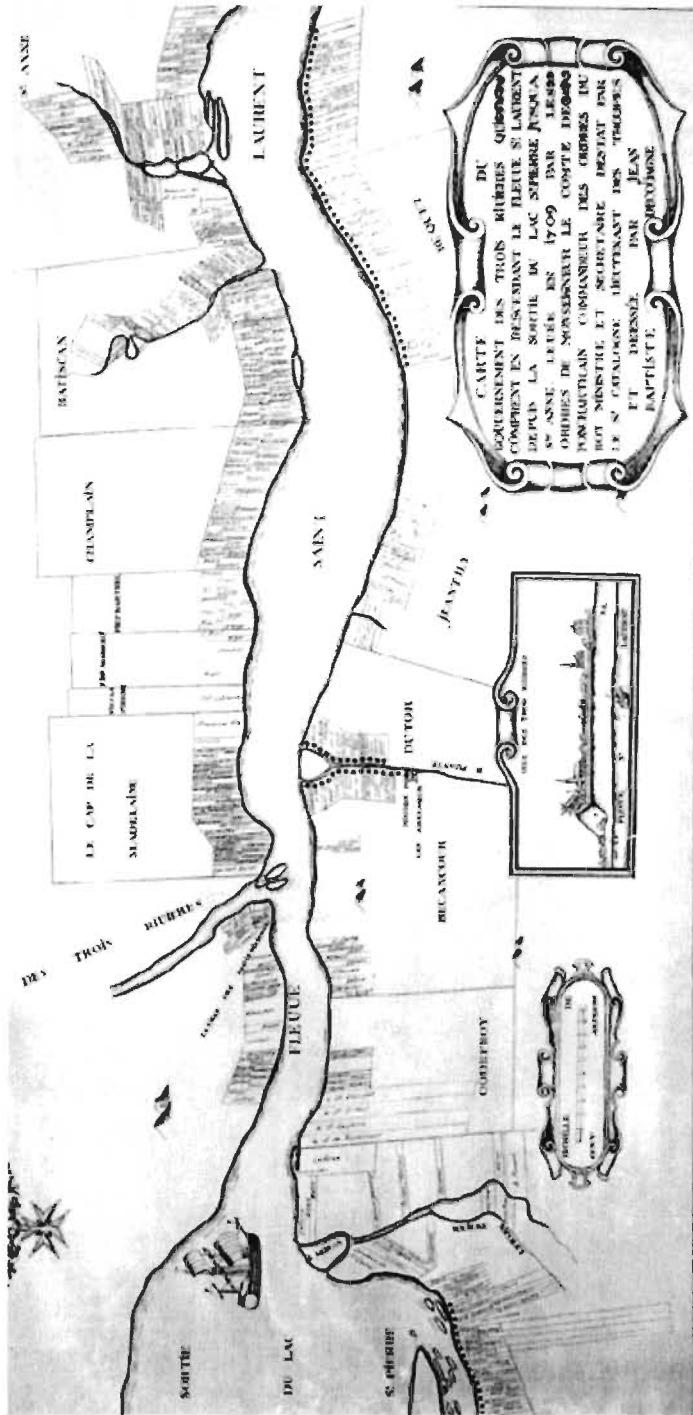
⁶⁷ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. ii, parle de « paths of least resistance ».

descriptions tirées des procès-verbaux demeurent cependant notre source principale d'informations concernant le moment et le lieu d'implantation du chemin.

Le premier chemin public de la région étudiée apparaît en 1708, dans le fief Dutord, sur la rive est de la rivière Bécancour. Dix ans plus tard, le chemin de la rive ouest est tracé dans la seigneurie de Bécancour. Ce chemin part de la pointe sud-ouest de la rivière la côtoyant tout le long à juste distance, gagnant l'ancien chemin, allant droit à la chapelle de l'Ange Gardien rejoindre le chemin fait par les « sauvages » de la mission. Au début des années 1720, il existe donc un chemin de part et d'autre de la rivière Bécancour, où les seigneuries Bécancour et Dutord donnent sur la rivière plutôt que sur le fleuve. Un chemin public parcourt aussi la seigneurie de La Baie, de la ligne seigneuriale de Nicolet jusque chez Manceau, le chemin étant aménagé sur le travers des terres ayant leur front sur le Lac Saint-Pierre. D'autres chemins sont tracés dans la seigneurie de Saint-François, constituant un cas particulier, qui sera examiné plus loin.

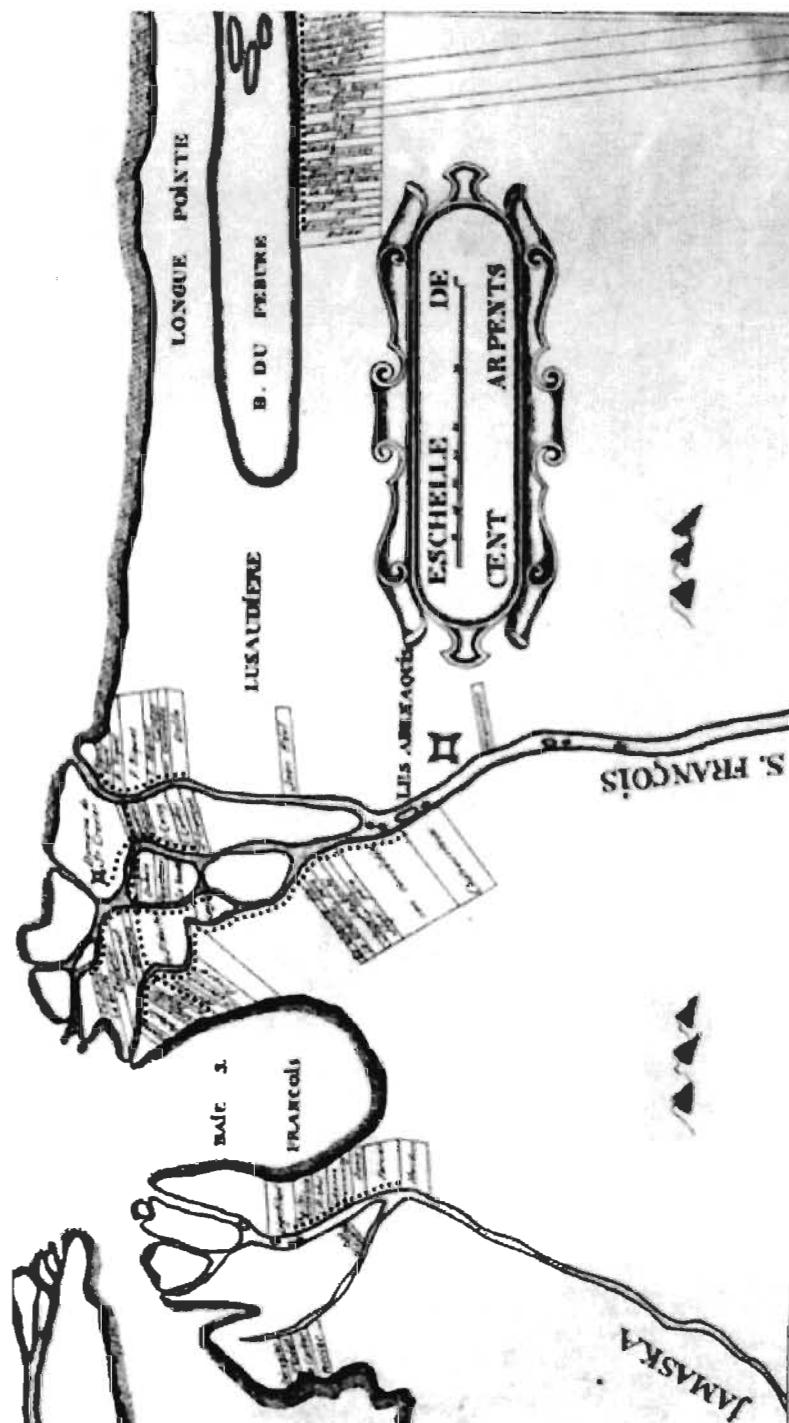
Entre 1720 et 1745, le grand voyer ne semble intervenir à aucun moment dans la région, à moins que ces interventions, se faisant lors d'une tournée de visite et ne générant donc pas de procès-verbal, ne nous aient échappé. En 1745, le grand voyer visite les paroisses Saint-Michel et Saint-François pour établir les grands chemins qui longent le fleuve, puis les rivières Yamaska et Saint-François. Il établit aussi le chemin royal de la ligne de Gentilly à Saint-Jean-Baptiste « du bout d'en haut », traversant d'un bout à l'autre les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets et de Deschaillons. Le grand voyer précise alors que les habitants pourront faire aisément chacun chez eux leur chemin de sortie pour gagner le chemin royal.

FIGURE 2.2.1
**Croquis des chemins publics de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières,
section est, 1708-1745**



Source du fond de carte : Gédéon de Catalogne, *Carte du gouvernement des Trois Rivières qui comprent en descendant le fleuve St Laurent depuis la sortie du lac St. Pierre jusqu'à Ste. Anne.* Québec, s.n., 1709. Disponible en ligne dans la collection numérique Cartes et plans de la BANQ.

FIGURE 2.2.2
**Croquis des chemins publics de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières,
 section ouest, 1708-1745**



Source du fond de carte : Gédéon de Catalogne, *Suitte du gouvernement des Trois Rivières qui comprent en descendant le fleuve St Laurent depuis les îles de Richelieu jusqu'à la sortie du lac St Pierre*. Québec, s.n., 1709. Disponible en ligne dans la collection numérique Cartes et plans de la BANQ.

Tous ces différents chemins présentent une configuration linéaire, rectiligne, correspondant à un axe qui traverse successivement les terres d'une seigneurie. Dans cette première phase de développement, le but est alors d'assurer la communication à l'intérieur d'une seigneurie, sans nécessairement joindre par voie terrestre la seigneurie voisine, à moins que les terres adjointes ne soient colonisées ou pourvues d'un chemin⁶⁸. D'utilité locale, le chemin public permet l'accès à tous aux espaces communs et partagés, soit l'église, le moulin, les communes, la voie d'eau — pôles de la vie sociale et économique de la seigneurie, gravitant souvent autour du domaine du seigneur. Il facilite aussi le passage vers les terres non concédées et les chemins déjà existants. En plus de favoriser la communication d'une côte à l'autre, il permet aux habitants de vaquer librement à leurs affaires, d'envoyer les enfants aux instructions du curé, et d'avoir recours aux services du pasteur, du chirurgien, et de la sage-femme par exemple. Outre les déplacements quotidiens, il favorise aussi la circulation des idées. Ainsi, le chemin public facilite la transmission des ordres du gouverneur et de l'intendant dans les gouvernements, avec toute la diligence possible.

Cas singulier, la voie publique marquée dans la seigneurie de Saint-François en 1710 exige l'aménagement de segments et d'embranchements (voir la figure 2.2.2). Cette particularité s'explique par l'impossibilité de faire le chemin sur le front des terres, en raison de la présence d'îles et de chenaux tracés par la rivière. Un premier segment longe le Chenail Tardif, du nord-est de la rivière Saint-François jusqu'aux terres non

⁶⁸ Voir Andrew F. Burghardt pour l'Ontario « The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851 », *Annals of the Association of American Geographers*. 59, 3 (September 1969), p. 423-425.

concédées à l'intérieur des terres. Une seconde section passe dans l'île Saint-Joseph et suit le chemin déjà fait jusqu'au cimetière, permettant aux habitants du Chenail d'aller à l'église et d'atteindre le grand chemin. Ce grand chemin part du manoir autant que du moulin, et se rend jusque chez le sieur de St-Francois et Nicolas Cartier, servant de chemin d'église et de moulin pour les habitants de l'autre côté du chenail Tardif.

Un autre embranchement traverse du moulin à l'île Saint-Jean, où il passe sur la côte, puis descend jusqu'à la baie et monte jusqu'au bout de l'île. Le chemin de traverse, que doit fournir M. Hertel aux habitants de sa ferme, reste où il a été réglé par le passé vis-à-vis Dubois, suivant la clôture plantée jusqu'au petit chenail. Ce chemin communique avec la voie située chez Forcier, sur la terre ferme, qui monte le long de la rivière jusque chez Châteauvieux. Le grand voyer marque deux autres embranchements à l'usage d'un petit nombre d'habitants. Le premier, pour la commodité de Forcier, Couturier, Pointevin et Saint-Laurent, qui prendront le chemin sur l'habitation de Jacques [Fabien], proche d'un parc, et rejoindront le chemin tracé jusqu'à leurs terres. Le second pour ceux d'en haut, lorsqu'ils seront face à l'écluse sur l'habitation de Forcier, qui leur tracera un chemin pour conduire leurs bestiaux aux communes du côté de la baie.

Trente-cinq plus tard, les habitants affirment néanmoins au grand voyer, lors de son transport dans la seigneurie pour marquer les chemins et ponts, qu'ils n'en ont aucun. Est-ce à dire que l'exécution du procès-verbal de 1710 est demeuré lettre morte ou que le chemin tracé serait tombé en désuétude, faute d'entretien ? Aucun indice ne nous permet de nous prononcer. Une chose est certaine, même si le procès-verbal de

1710 implique plus d'un segment et d'un embranchement, la logique reste la même : on cherche à favoriser l'accès aux espaces communs. Les segments supplémentaires ne correspondent pas à des itinéraires concurrents, proposant un autre cheminement. Ils constituent plutôt des itinéraires complémentaires, reliant les concessionnaires, qui autrement seraient en marge de l'axe principal du chemin public.

Loin de concurrencer les voies anciennes ou usitées, le chemin public, on le voit, agit ici comme substitut mais surtout comme complément, intégrant les tracés usuels, les officialisant et participant même à leur amélioration. L'organisation des premiers chemins publics se rapproche ainsi davantage de la logique des chemins seigneuriaux, unissant les habitations d'une même seigneurie pour la mise en valeur des terres et la commodité des censitaires. Occupant la partie centrale de la seigneurie, ces chemins permettent essentiellement d'atteindre l'église paroissiale ou le moulin seigneurial⁶⁹. L'état de ces chemins publics initiaux, et surtout leur fréquentation dans l'espace et dans le temps – sans doute proportionnel à leur utilité et à leur commodité – demeure cependant méconnus faute de sources appropriées. En dépit de l'usage local des voies existantes, les dirigeants coloniaux caressent tout de même un projet d'envergure : établir une communication terrestre entre Québec et Montréal.

⁶⁹ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 3.

2.3.3 *Le projet de chemin royal Québec-Montréal*

L'idée d'implanter un chemin royal reliant Québec à Montréal semble habiter les autorités coloniales depuis la fin du XVII^e siècle⁷⁰. Premiers pas vers la réalisation de ce chemin, sur ordre du conseil supérieur au début du XVIII^e siècle, le grand voyer Pierre Robineau de Bécancour amorce une tournée de visite pour régler la construction et l'entretien des grands chemins dans toutes les seigneuries. Malgré cela, la voie terrestre ne se réalise pas, du moins dans son entièreté, ni sur la rive nord ni sur la rive sud du fleuve. Elle revêt plutôt l'aspect de sections de chemin, disséminées ça et là dans l'espace, ou demeure tout simplement à l'état de projet. Les intendants Bégon et Dupuy se désolent d'ailleurs tour à tour de son inexistence, affirmant que cela nuit à l'établissement de la colonie. Aux yeux des autorités coloniales, l'instauration d'un grand chemin royal, traversant la terre de chaque colon, d'une seigneurie à l'autre, stimulerait le commerce et la colonisation, faciliterait les interventions militaires et permettrait un meilleur contrôle de la population, qui cherche parfois à se soustraire aux ordres des dirigeants⁷¹. Bref, cette voie améliorerait la circulation des ordres, des biens et des personnes, tout en favorisant les relations interurbaines. Pareille grande voie constituerait même une alternative au transport fluvial et ses inconvénients.

⁷⁰ Hocquart rapporte que le grand voyer a tracé et fait établir le long du Lac Saint-Pierre un chemin projeté depuis plus de 30 ans. 5 janvier 1733, « Résumé d'une lettre de Hocquart datée du 10 octobre 1732 concernant son voyage à Montréal », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 58, folio [245, 245v] 243-247v. « Colonial officials had requested such a highway since the late seventeenth century, although it is not clear whether or not local parishes initiated the requests. » Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 91.

⁷¹ Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 17 et 24.

Au début des années 1730, l'intendant Hocquart poursuit l'entreprise qui s'insère dans son grand programme de développement économique de la colonie. Le grand voyer Boisclerc dispose du monopole des messageries entre Québec et Montréal, avec autorisation de construire une route, ce qui rejoint également ses intérêts⁷². On privilégie d'emblée la rive nord du fleuve, peut-être sous la pression plus ou moins directe des seigneurs, aussi commerçants ou fonctionnaires de l'État, qui ont besoin de ce chemin pour leurs affaires⁷³. L'aménagement du chemin Québec-Montréal reprend alors avec plus d'ardeur⁷⁴. Il faut attendre 1732 pour que le grand voyer ouvre de nouveaux tronçons de 24 pieds de largeur à travers 23 seigneuries, tout en améliorant les 14 routes seigneuriales que ces nouveaux tronçons relient. Le travail avance tant et si bien qu'en 1734 un équipage peut franchir en quatre jours la distance entre Québec et Trois-Rivières et, en 1737, à l'achèvement du chemin, le cavalier qu'un peu de boue n'effraie pas atteint Montréal en quatre jours et demi. La réalisation du chemin par corvée ne se fait toutefois pas sans difficulté, à en juger par le fait qu'elle génère en moyenne une ordonnance de l'intendant pour quatre procès-verbaux du grand voyer⁷⁵.

Le grand chemin Québec-Montréal se trouve en hauteur, à l'intérieur des terres, à couverts des inondations. De terre battue seulement, il affiche parfois une largeur moindre de 24 pieds, quoiqu'il soit souvent plus large à la sortie des villes. Comme

⁷² Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 28 ; Raymond Landry, *Histoire de l'évolution de la compétence gouvernementale en matière de voirie au Québec : du début du XVII^e siècle à nos jours*. Québec. Ministère des Transports, 1993. 58 p.

⁷³ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*

⁷⁴ Les renseignements qui concernent l'avancement des travaux de ce grand chemin sont tirés de Donald J. Horton, *Op. cit.* La correspondance du grand voyer et de l'intendant permet aussi de suivre le perfectionnement de ce chemin. Voir le BAC, Fonds des colonies.

⁷⁵ Roland Sansfaçon, *Le chemin royal de Québec à Montréal... op. cit.*, p. 79-80

Sansfaçon l'indique dans son article concernant sa construction, on le fait le plus droit et le plus praticable possible, « mais il reste assez sinueux et n'a ordinairement aucun pavé spécial. On se contente d'un simple hersage. Les fossés, les saignées-pontées, les levées et quelques creusements de terrain au sommet des côtes demeurent les travaux les plus avancés⁷⁶. » Ses courbes, ses côtes, ses trous et ses buttes, ses ponts parfois endommagés et la lenteur de ses bacs fatiguent sans doute les voyageurs. Adapté aux besoins de l'époque, il n'en demeure pas moins qu'il favorise les communications d'un endroit à l'autre, ainsi que le commerce et la colonisation. L'intendant croit même que : « dans peu d'années la communication jusqu'à Montreal sera aussy libre par terre qu'elle l'a esté jusqu'à présent par eau⁷⁷. » Concrètement toutefois, les usages changent peu⁷⁸.

Sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, l'on constate que les premiers tronçons du chemin royal sont tracés en même temps que ceux de la rive nord⁷⁹. Dans les années 1710, le chemin existe de la Pointe-de-Lévis à Lotbinière, puis, plus à l'ouest, de la Prairie-de-la-Madeleine aux limites de la seigneurie de Saint-Ours. Malgré des améliorations notables, vers la fin du régime français, le chemin de la rive sud demeure toujours incomplet. Un tronçon joint Québec à Gentilly, puis l'autre relie la Prairie-de-la-Madeleine à la seigneurie de Saint-Ours. Les rivières Bécancour, Saint-François et Yamaska constituent des obstacles majeurs à la jonction de ces deux tronçons du chemin

⁷⁶ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 8

⁷⁷ 5 janvier 1733, « Résumé d'une lettre de Hocquart datée du 10 octobre 1732... », *Op. cit.*

⁷⁸ « The road made little difference to travel, for canoes took the same amount of time (even upriver), and most people, goods, and messages still travelled by river. » Se référer à Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 91, qui réfère à la correspondance entre Hocquart et Maurepas entre le 5 janvier 1733 et le 15 octobre 1735.

⁷⁹ Pour plus d'informations, voir Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Op. cit.*, p. 208-209.

royal. Nos sources indiquent que le terrain était inondé et marécageux à leur embouchure, et demandait des ponts coûteux et difficiles à réaliser. Tous les chemins marqués, repérés dans les procès-verbaux du grand voyer, appuient cette hypothèse de l'existence d'un chemin royal discontinu sur la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières. Le grand chemin semble confiné dans les limites de chacune des seigneuries, excepté à Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons.

Ne constituant pas encore un réseau organisé à l'échelle coloniale, les voies publiques s'implantent graduellement et diversement dans l'espace⁸⁰. Les embryons de réseau, très modestes et très localisés, se retrouvent principalement aux alentours des villes en émergence, et correspondent plus un projet qu'à une réalité. Il s'agit en fait des premiers pas vers l'établissement de la voie publique comme un espace garant de la circulation et de la vie de relations, et distinct de la propriété privée, ce que les habitants intègrent parfois difficilement.

2.3.4. Le renforcement de la juridiction étatique en matière de voirie

L'idée que les chemins sont nécessaires à la vie publique et puissent intéresser l'État n'est pas étrangère aux hommes du XVII^e siècle. Après l'agriculture, rien ne

⁸⁰ Par exemple, Pozzo-Laurent qui étudie le réseau routier du gouvernement de Québec entre 1706 et 1760 a remarqué pour sa part une nette distinction entre la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Comme il existe, très tôt, un lacis de chemins à l'intérieur des murs et aux abords de la ville de Québec, important centre d'activité, les habitants de la rive nord ressentent davantage la nécessité d'un chemin large, continu, apte à les relier à la ville. Sur la rive sud, les habitants privilégient plutôt les chemins conduisant directement aux rivières et aux ports, car ils doivent traverser le fleuve pour se rendre à Québec. Ceux-ci perçoivent donc moins l'utilité d'un chemin longeant le fleuve dans toute sa longueur, et encore moins l'intérêt d'un chemin royal Québec-Montréal. Jeannine Pozzo-Laurent, *Op. cit.*, p. 67-72.

s'avère plus essentiel pour les autorités que la commodité et la sûreté des chemins⁸¹. Ainsi, l'édit de 1607 reconnaît l'importance pour les sujets royaux de ne trouver aucun « destourbier » ou « empeschement » dans les grands chemins pour leur commodité et libre passage. Précisant les attributions du grand voyer en matière de voirie, l'édit établit la police des rues et grands chemins. Toutefois, les actions de la monarchie vont de pair avec le développement de l'État absolutiste et l'unification du pays. Témoignage de la volonté du pouvoir central d'établir une emprise forte sur les administrés, les grands chemins doivent permettre les interventions royales et le déplacement des armées, diffusant les ordres royaux aux quatres coins du pays et établissant sa souveraineté sur le territoire⁸². Ces chemins constituent en même temps des monuments du pouvoir royal au niveau local. Ils représentent des signes tangibles de la puissance de l'État.

En Nouvelle-France, l'établissement des droits de l'État en matière de voirie résulte d'une série de mesures successives dont chacune marque une emprise nouvelle du domaine public sur le domaine des particuliers⁸³. Une fois bien établie, la structure administrative étatique (Conseil souverain, intendant et grand voyer) participe à la mise en place de l'ordre public et de la police, produisant un espace public de plus en plus défini qui correspond à l'ensemble des lieux et des biens qui appartiennent à une autorité étatique et relèvent de sa gestion⁸⁴. La voie publique devient alors un espace défini, réglé par le droit public, où s'exerce l'autorité royale au détriment de celle des

⁸¹ Charles Duclos, *Op. cit.*, p. 135-136.

⁸² Kenneth J. Banks, *Op. cit.*, p. 88.

⁸³ Sur cette question, voir les travaux d'Henri Cavaillès, *Op. cit.*, p. 69.

⁸⁴ Bruno Sabatier, « L'apport du droit à l'analyse géographique des réalités successives de l'espace public », *Revista Trace*. 42 (décembre 2002), p. 1.

seigneurs. L'administration se dote ainsi d'un droit de voirie, impliquant servitudes et prohibitions, c'est-à-dire un régime de droit où la propriété particulière est assujettie aux besoins de la voie publique et où tout acte nuisible à l'usage de la voie est prohibée⁸⁵. La codification de ces principes, puis leur mise en pratique et ultimement leur acceptation généralisée participe de la sorte à la construction de l'État, et du droit public.

La responsabilité du roi, comme chef de l'État et voyer, est de faciliter l'utilité publique, en réglant les usages et en écartant les obstacles qui gênent le passage⁸⁶. Le roi fixe l'étendue et la direction des grands chemins et veille aussi à leur conservation. Il délègue toutefois une partie de ces pouvoirs au grand voyer, dont la tâche consiste essentiellement à prendre connaissance de la voirie, voir à l'application des règlements et à la conservation des droits royaux et publics. Les particuliers peuvent tout de même décider de créer ou changer des chemins, sans suivre la procédure qui les oblige à recourir au grand voyer. Comme ces passages ne sont pas réglés par le droit public, ils peuvent être interceptés arbitrairement, selon le bon plaisir de leurs créateurs, sans égard à l'opinion des utilisateurs. Il n'existe aucun recours légal pour contraindre les particuliers à maintenir ou à entretenir ces chemins, considérés privés, à moins qu'un acte notarié ne les régisse.

Le chemin public correspond à toute voie réglée par procès-verbal du grand voyer ; il est donc régi par l'autorité royale et le droit public, pour la sécurité et l'utilité

⁸⁵ Henri-Jean-Baptiste Davenne, *Recueil méthodique des lois et règlements sur la voirie, les alignemens et la police des constructions*. Paris, Madame Huzard, 1824, pour prohibitions voir p. 74 et servitudes p. 90. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37268660.

⁸⁶ David Hoüard, *Op. cit.*, vol. IV, p. 500.

publiques. Le procès-verbal établit officiellement le chemin, qui se définit avant tout comme un « espace en longueur sur une certaine largeur, qui fert de passage pour aller d'un lieu à un autre⁸⁷. » Le chemin de passage ou droit de passage constitue une servitude contractuelle, réglée par le titre de concession selon la Coutume de Paris, mais aussi une servitude publique. Par ce droit, le chemin dépasse l'infrastructure inscrite dans l'espace. Il correspond plus généralement au droit légal et coutumier du passage du roi et de ses sujets sur les terres du royaume, en un lieu de passage habituel où les gens passent et repassent à volonté⁸⁸. L'État insiste particulièrement sur la liberté de ce passage qui ne doit rencontrer aucun empêchement, pour la commodité de tous et chacun. Les interventions étatiques se concentrent principalement sur l'implantation des grands chemins, dits chemins royaux, parce que le Roi et ses sujets y disposent en tout temps du droit de passage, et que le pouvoir royal peut y punir toute nuisance⁸⁹. L'établissement de la voie publique et de la compétence de voirie ne se fait pas sans heurts.

⁸⁷ Augustin-Charles d'Aviler, Dictionnaire d'architecture civile et hydraulique : et des arts qui en dépendent, comme la maçonnerie, la charpenterie, la menuiserie, la serrurerie, le jardinage, &c. la construction des ponts & chaussées, des écluses, & de tous les ouvrages hydrauliques. Paris, C.-A. Jombert, 1755, p. 97. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37250817.

⁸⁸ Le droit anglais pousse encore plus loin ce principe, considérant que le bon passage constitue la voie. Si le passage devient mauvais, ce qui arrive souvent, les utilisateurs peuvent dévier du tracé, et passer aux abords dans les terres en culture. *The laws relating to the highways*. Londres, 1720, p. 58-59 et Giles Jacob, *The compleat parish-officer...*, Londres, 1718, p. 111, dans la base de données Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, documents numéro : CW425071132 et CW423759691 ; Sydney Webb et Beatrice Webb, *Op. cit.*, p. 5-6.

⁸⁹ « It is called the King's Highway, for that the King hath at all Times Passage for himself and all his People, and may punish all Nuisances therein ». *The laws relating to the highways*. *Op. cit.*, p. 43.

Une autre juridiction entre en concurrence avec celle du roi de France, celle du seigneur justicier, voyer sur ses terres⁹⁰. Les seigneurs disposent effectivement de la police et de la justice sur les chemins sis sur leur propriété, et conservent leur droit de propriété sur les fonds de terre, même lorsque les chemins en sont démembrés pour l'usage public. Ces droits et prérogatives ne les exemptent pas des servitudes de la voie publique. Ils doivent souffrir les chemins nécessaires à l'établissement de la colonie, et même soutenir leur construction et leur entretien sur leurs domaines.

L'ordonnance de 1709 de l'intendant Raudot rappelle aux seigneurs, tant absents que présents, leur obligation de faire les chemins et les clôtures avec des fossés dans les endroits jugés nécessaires tout le long de leur domaine⁹¹. En 1739, l'intendant condamne même un seigneur et deux habitants à l'amende pour ne pas avoir travaillé aux chemins et fossés⁹². Alors que certains seigneurs négligent leur devoir, d'autres semblent trop entreprenants. Dans les années 1730, Boisclerc se plaint que plusieurs seigneurs, aussi bien laïcs qu'ecclésiastiques, s'arrogent le droit de voirie, ce qui est évidemment contraire aux intentions royales. Ces seigneurs inscrivent dans leurs contrats de concession que les habitants doivent souffrir tous les chemins qu'ils jugent nécessaires, alors qu'il est expressément dit que les seigneurs souffriront tous les chemins jugés nécessaires. Boisclerc rapporte que : « Ces clauses dans les contrats ne laissent pas de causer quelques difficultez quelques habitans m'ayant dit que ce n'est pas a moy a

⁹⁰ Confusion et empiètement de ces juridictions l'une sur l'autre en France. Henri-Jean-Baptiste Davenne, *Op. cit.*, p. 9-10 ; Charles Duclos, *Essai sur les ponts...* *op. cit.* ; David Hoüard, *Op. cit.*, p. 499-507.

⁹¹ L'ordonnance est citée dans Jacques C. Babin, *Op. cit.*, p. 43.

⁹² Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.* p. 290, référence à Edits et ordonnances, p. 548.

marquer les chemins mais aux seigneurs qui se sont précisément réservé ce droit dans leurs contrats⁹³. » Cette pratique seigneuriale empiète sur la juridiction royale de voirie et génère des comportements et des attitudes, nuisant à l'établissement de la voie publique.

Lors de ses tournées, le grand voyer fait donc l'éducation de bien des gens touchant leurs obligations et contribue ainsi à répandre le respect de l'autorité du roi dans les campagnes⁹⁴. En 1709, tout en rappelant aux seigneurs leurs obligations de voirie, l'intendant enjoint les habitants de travailler aux chemins le long de leurs habitations⁹⁵. La portée de l'ordonnance semble toutefois limitée. Car, vingt ans plus tard, Hocquart affirme que le grand voyer « a mis en règle tous les habitans pour la reparation et l'entretien des grands chemins, service qui avait été négligé jusqu'à présent, au point qu'ils ne se voyaient presque plus tenus de reparations⁹⁶. » Bien que la corvée ne soit pas contestée comme dans les provinces françaises, ces affirmations laissent sous-entendre que les corvéables négligent volontiers leur devoir, ou encore qu'ils l'accomplissent nonchalamment, d'où les rappels à l'ordre continuels.

2.3.5 La difficile délimitation des usages privés et publics de la voie de passage

Comme la voie publique devient un espace circonscrit et identifié comme public, où seul l'État dispose dorénavant du droit d'intervention, les administrateurs créent des

⁹³ 17 octobre 1733, « Lettre de Lanoullier de Boisclerc au ministre concernant ses activités comme grand voyer », BAC, Fonds Colonies, série C11A, vol. 60, folio 378-382v.

⁹⁴ Donald J. Horton, *Op. cit.*

⁹⁵ L'ordonnance est citée dans Jacques C. Babin, *Op. cit.*, p. 43.

⁹⁶ 5 janvier 1733, « Résumé d'une lettre d'Hocquart datée du 10 octobre 1732... », *Op. cit.*

règles qui fixent les droits des acteurs et délimitent ainsi le public et le privé⁹⁷. La question se pose aussi en Angleterre. Comme le mentionne Vanessa Harding, « [p]ublic and private were constantly pushing into one another. Private uses invaded the public space, and the public interest restrained private owner's freedom to act on, and modify, the space that they considered their own⁹⁸. » Il est donc de la responsabilité des administrateurs étatiques d'établir l'espace public et de le préserver des envahissements des particuliers, ce qui passe par l'éducation mais surtout par la proscription. Au nom du droit de passage et de la libre circulation, l'État interdit d'embarrasser la voie publique, de l'usurper pour son profit, de la détourner de son tracé initial ou de passer par d'autres chemins. Il édicte également diverses règles de circulation et d'entretien pour la sûreté des utilisateurs.

L'une des attributions du grand voyer français est d'enjoindre les particuliers à faire disparaître tous les empêchements ou encombrements de nature à compromettre la liberté de la circulation sur la voie publique, sous peine d'amende (dix livres)⁹⁹. En Nouvelle-France, le Conseil souverain intervient d'ailleurs à deux reprises à ce sujet. L'ordonnance de 1665 précise que l'aménagement des clôtures sur le bord du fleuve ne doit pas entraver le passage des charrettes et des bestiaux, ainsi que la navigation. Le

⁹⁷ Voir Henri-Jean-Baptiste Davenne, *Op. cit.*, p. 7-8.

⁹⁸ Vanessa Harding, « Space, Property, and Propriety in Urban England », *Journal of Interdisciplinary History*. 32, 4 (printemps 2002), p. 550.

⁹⁹ Second article dans Maurice Block, *Dictionnaire de l'administration française*. vol. II, Paris, Berger-Levrault, 1898 (4^e éd.), p. 1802. Des condamnations similaires existent aussi en Angleterre pour l'encombrement des chemins publics, voir *The Laws Relating to the Highways*. *Op. cit.*, p. 55. Sydney Webb et Beatrice Webb, *Op. cit.*, p. 6-7 : « The ideal of road maintenance which the old-fashioned Englishman set before himself was, in fact, no more than removing every kind of impediment that incommodes or molests the traveller».

règlement de police de 1706 défend à quiconque d'embarrasser les grands chemins par clôtures ou barrières, sous quelque prétexte que ce soit. Cette réglementation vise à empêcher les dommages que certaines personnes font aux grains en sautant par-dessus les clôtures et à prévenir les dangers que courrent les cavaliers. Les contrevenants s'exposent à une amende de vingt livres applicable à la fabrique du lieu. Au début du XVIII^e siècle, les procès-verbaux du grand voyer réitèrent l'interdiction d'embarrasser les chemins, tant par barrières, clôtures, semences ou autrement, tout en évoquant les peines encourues pour décourager les délinquants. En 1745, le procès-verbal de Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons réitère cette défense, spécifiant toutefois d'autres délits : embarras par bois, labour ou levées. Le rappel fréquent de cette interdiction révèle bien l'importance de ce principe pour les pouvoirs publics, mais atteste également que l'anticipation des riverains sur la voie publique est une pratique séculaire, fréquente et même répandue.

En France, l'aménagement de fossés permet non seulement l'écoulement des eaux, mais empêche aussi les usurpations des propriétaires riverains sur la voie publique, ce qu'ils font régulièrement¹⁰⁰. Cette pratique semble aussi présente en Nouvelle-France puisque les défenses en ce sens se multiplient. Parfois, les habitants laissent à peine le passage pour une charrette, ensemencent le chemin, et vont même jusqu'à le fermer avec des barrières¹⁰¹. Ces agissements s'expliquent selon nous par plusieurs éléments. Tout

¹⁰⁰ Charles Duclos, *Op. cit.*, p. 146.

¹⁰¹ Par exemple, à Bécancour, en 1718, le grand voyer mentionne dans son procès-verbal que : « Chateau Gay ôtera les [Barrières] et laissera le chemin libre. » 7 juillet 1718, « Procès-verbal de Pierre Robineau de Bécancour pour le grand chemin en profondeur le long de la rivière Bécancour, paroisses de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge et de Saint-Pierre », BANQ, 03Q_E2, P55.

d'abord, les occupants de terre manifestent quelquefois de la réticence à réservé une large bande de terre fraîchement et laborieusement défrichée pour servir de lieu de passage, surtout s'ils n'y trouvent aucun intérêt immédiat. Cette réticence est accentuée par le fait que les chemins sont des biens privés à usage public¹⁰², c'est-à-dire que le fonds de terre qui supporte le chemin appartient toujours à l'héritage, mais qu'il en est démembré – temporairement – pour l'utilité publique. Lorsque cette utilité se termine, la terre retourne au propriétaire. En plus de leur découpage à même les censives (et ce sans compensation), les chemins utilisés par le public demeurent à l'entretien des censitaires et propriétaires comme appartenant à leurs biens. Comme ils travaillent eux-mêmes au chemin, on peut supposer que les gens s'en croient toujours propriétaires et le perçoivent comme une extension de leur propriété¹⁰³.

La lutte aux anticipations des riverains sur la voie publique participe d'une volonté plus large de faire respecter l'espace public, voire de l'imposer. L'ordonnance de l'intendant du 31 mars 1706 oblige les habitants à suivre le tracé des chemins publics, et leur interdit d'ouvrir d'autres chemins¹⁰⁴. Car, des individus prennent parfois des raccourcis et ne se gênent pas pour passer sur des terres ensemencées, allant même jusqu'à briser les clôtures, laissant ainsi la voie ouverte animaux qui peuvent dévaster

¹⁰² Jacques C. Babin, *Op. cit.*, p. 2-3 et p. 19. En fait, les notions d'espace public et de propriété privée demeurent encore des notions très ambiguës à l'époque.

¹⁰³ Roland Sansfaçon, « La construction du premier chemin Québec-Montréal... », *Loc. cit.*, p. 22 ; Vanessa Harding, *Loc. cit.*, p. 561, remarque qu'en milieu urbain : « The notion that possessing frontage constituted some kind of interest over the adjacent street was implicitly acknowledged in the obligation that house owners pave and gravel the area in front of their houses. »

¹⁰⁴ En 1685, le nouveau tracé du chemin est contesté. Les religieuses demandent à l'intendant de réitérer l'ordonnance et le procès-verbal, et d'imposer une amende à ceux qui passent par d'autres chemins. Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 236, réfère à Edits et ordonnances, III, p. 414.

les récoltes¹⁰⁵. Aussi tard qu'en 1745, le procès-verbal de Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons défend aux habitants « de passer par d'autres chemins même sur la [greve] ». Si certaines interventions de l'intendant, puis du grand voyer, soutiennent la conservation de la voie publique et affirment sa prédominance sur tout autre tracé, d'autres condamnent toute atteinte à l'intégrité de la voie. En 1726, l'intendant Dupuy interdit, pour des raisons de sécurité, d'enlever les balises ou autres bois posés le long des chemins d'hiver, sous peine de punition corporelle et d'être punis comme voleur¹⁰⁶. Cette défense, rappelée ponctuellement, se retrouve même dans le procès-verbal du 17 octobre 1745, des paroisses Saint-Pierre-les-Becquets et de Deschaillons¹⁰⁷.

La sécurité de la voie publique passe également par la formulation de règles de circulation. Par une ordonnance du 10 novembre 1706, en effet, l'intendant Raudot défend à toute personne de quelque condition qu'elle soit « de pousser leurs chevaux contre les gens depied qui seront dans leurs chemins » et, en cas d'accident, les contrevenants devront payer dix livres d'amende « aceluy qui aura été blessé, outre les dommages et interest quil pourra encourir contreluy¹⁰⁸. » Pour des raisons de dignité et de respect du sacré, mais aussi de sécurité, l'intendant Michel Bégon proclame, le 29 février

¹⁰⁵ Gilles Boileau, « À travers les édits et les ordonnances. La vie quotidienne sous le régime français. », *Histoire Québec. Villages et rivières du Québec.* 4, 2bis, (janvier 1999). Disponible à l'adresse : <http://www.histoirequebec.qc.ca> (Page consultée le 31 mai 2008.)

¹⁰⁶ 30 novembre 1726, « Ordonnance de l'intendant Dupuy pour faire baliser les chemins », *Op. cit.*

¹⁰⁷ « Défense à tous d'arracher, couper et casser aucune des balises sous les [peines portées] par l'intendant du 22 février 1742 », Voir 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

¹⁰⁸ 10 novembre 1706, « Ordonnance de l'intendant Jacques Raudot contre ceux qui vont à cheval dans les grands chemins », BANQ, 03Q_E1,S1,P154. disponible en ligne à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

1716¹⁰⁹, qu'il est dorénavant interdit aux habitants de faire galoper leurs chevaux et leurs carrioles à la sortie de l'église. Car, des hommes et des femmes se font parfois renversés par des attelages allant à grande vitesse. Cette interdiction s'applique sur une distance de dix arpents de part et d'autre de l'église. Passé cette limite, les conducteurs peuvent prendre le train voulu, à la condition de ralentir lorsqu'ils rencontrent des gens à pied. Ces différentes ordonnances, relevant de la juridiction de police de l'intendant, identifient les comportements à adopter ou à prohiber dans les chemins coloniaux. Seul le procès-verbal de Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons de 1745 comprend une référence indirecte à la circulation, alors que le grand voyer réitère l'interdiction de laisser les chevaux et autres animaux vaquer le long du chemin¹¹⁰.

Toujours pour la sécurité des voyageurs, les paysans établis le long des grands chemins doivent les baliser, l'hiver, dans l'étendue de leur habitation, sous peine de dix livres d'amende au fautif. Malgré l'existence de telle sanction, et en dépit de la publication annuelle de l'ordonnance et de la continue nécessité de baliser les chemins d'hiver pour les rendre sûrs, l'intendant Dupuy s'étonne que les gens attendent ses ordres pour se mettre en devoir. Il soutient que ce « n'est nullement conforme au bon sens et à la raison dans un pays où les neiges tombent tous les ans en aussi grande quantité et sejournants autant de temps sur la terre les habitants devraient penser eux mêmes chaque année à se procurer le même secours sans attendre sur ce une ord. ce de

¹⁰⁹ Gilles Boileau, *Loc. cit.*

¹¹⁰ 14-17 octobre 1745, « Procès-verbal de Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler qui marque et trace des chemins royaux dans les seigneuries de Saint-Pierre-les-Becquets... », *Op. cit.*

l'intendant¹¹¹ ». Les corvéables manifestent donc de l'insouciance et de l'apathie envers leur devoir. Connaissant le tracé du chemin, qui appartient à leur univers familial, ils ne voient peut-être pas la nécessité de le baliser et de faciliter ainsi le passage des étrangers à travers leurs terres. Vraisemblablement, ils ont tendance à sursoir à cette obligation, et à attendre à la dernière minute, surtout lorsqu'ils en font une utilisation restreinte. L'entendement doit se doubler de la contrainte pour les forcer à agir. C'est dire que les habitants n'agissent pas toujours selon les volontés de l'administration, surtout en ce qui concerne la construction, la réparation et l'entretien des voies publiques.

Au départ, les sentiers de colonisation et les premiers chemins suivent des parcours de moindre « résistance ». Résultant d'un aménagement minimal, la voie est simplement défrichée où cela est jugée nécessaire afin de créer un passage suffisant pour les besoins des habitants. La voie publique, régie et gérée par le droit de voirie, comme un espace public distinct de la propriété privée ou commune, procède d'un projet étatique, assurant la mainmise et le contrôle de l'État sur l'organisation du territoire.

L'implantation de la voie publique dans les esprits, comme dans l'espace, progresse tant et si bien qu'à la fin des années 1740, il existe au moins un axe public dans à peu près toutes les paroisses établies¹¹². En revanche, le mauvais état des chemins perdure, du moins de l'avis des autorités coloniales. Dans sa correspondance au ministre,

¹¹¹ 15 novembre 1727, « Ordonnance de Dupuy qui enjoint à tous les habitants de baliser les chemins pendant l'hiver », *Op. cit.*

¹¹² Donald J. Horton, *Op. cit.*

l'intendant Bigot affirme que les chemins coloniaux sont dans un affreux désordre, parce que le grand voyer Boisclerc « devient tous les jours si cassé par la boisson qu'il ne peut pas vaquer, comme il conviendrait, [à] ses devoirs, n'en ayant plus la force, ni n'estant plus a luy même¹¹³. » L'état des chemins ne s'améliore pas par la suite avec le départ d'Hocquart et de Boisclerc, et la guerre franco-anglaise qui mènera à la scission de la Nouvelle-France à l'Angleterre.

¹¹³ 16 octobre 1750, « Lettre de Bigot au ministre », BAC, Fonds des Colonies, série C11A, vol. 96, folio 42-44.

CHAPITRE 3

L'apport britannique, entre continuités et adaptations (1760-1790)

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les mesures administratives mises en place par les nouvelles autorités coloniales pour angliciser la colonie se heurtent rapidement aux traditions et aux coutumes locales. Le jeu des influences française et anglaise modèle, dès lors, de façon bien particulière la législation et l'organisation de la voirie, agissant aussi sur les conceptions et les pratiques des différents protagonistes.

En tant que compte-rendu officiel de l'intervention du grand voyer, le procès-verbal nous donne une prise sur ces représentations et ces pratiques, d'autant plus que sa facture et son contenu demeurent similaires à ce qu'ils étaient entre 1708 et 1745. Quoique les interventions des grands voyers soient plus nombreuses et mieux réglées après 1780, l'inscription spatiale des chemins publics paraît encore fortement influencée par les traditions et les coutumes locales, même si elle subit de légères modifications à la suite de l'intégration des prescriptions de 1766, puis de 1777. Au demeurant, le réseau routier semble encore embryonnaire et rudimentaire, même s'il se développe au gré du peuplement, afin d'établir un passage libre et commode utilisé à des fins locales. Ce sont les hypothèses que nous examinerons dans ce chapitre.

3.1 Vers une implication accrue des grands voyers en tant que médiateurs

La mise en place d'un espace public avalisé par l'État passe essentiellement par les interventions de son agent responsable des voies publiques : le grand voyer. Qui intervient ? À quelle fréquence ? Pourquoi ? Et dans quel contexte ? Voilà des questions auxquelles il importe de répondre maintenant pour mieux comprendre l'évolution des chemins publics centricois.

3.1.1 Les interventions des grands voyers : de l'épisodique à la régularité

Entre 1765 et 1771, les grands voyers des districts de Québec et de Montréal interviennent sporadiquement sur la rive sud de l'ancien district trifluvien. À la demande des habitants, François-Joseph Cugnet se déplace à la seigneurie Cressé en 1765, puis René-Ovide Hertel de Rouville se transporte à La Baie en 1769. Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry, de son côté, cautionne un changement de chemin, demandé par les usagers et pratiqué par les baillis et les sous-baillis, au rapide de la rivière Bécancour en 1771. La même année, sur l'ordre du lieutenant gouverneur de la province, il rencontre les tenanciers du lac Saint-Paul pour leur régler des chemins de sortie temporaires.

Par contre, entre 1771 et 1781, nous ne retrouvons aucun procès-verbal de visite, ni aucune trace de l'établissement ou du changement d'une quelconque voie publique. En fait, le phénomène n'est pas propre à notre territoire. Dans son historique de la voirie dans la Province de Québec, Ivanhoé Caron pose un constat similaire : peu de procès-

verbaux sont réalisés entre 1767 et 1782¹. Les difficultés rencontrées par le gouverneur Guy Carleton dans sa première administration et surtout les troubles provoqués par l'invasion américaine de 1775 expliquent vraisemblablement la négligence complète des travaux de voirie à l'échelle coloniale.

Toutefois, à partir de 1781, une fois la situation politique rétablie, les interventions des grands voyers deviennent plus régulières dans les paroisses centricoises. Tout d'abord, en 1781-1782, Jean-Baptiste Badeaux, notaire public et commis du grand voyer pour l'occasion, constate un chemin de sortie des fiefs Godefroy et « Roctaillade » en 1781 et initie un déplacement du chemin du rapide de la rivière Bécancour en 1782. Badeaux procède alors sur l'ordre de Jean-Baptiste Magnan, lui-même député du grand voyer du district de Québec². En revanche, dès 1782, Antoine Lefebvre Bellefeuille agira comme voyer sur le territoire de l'ancien gouvernement des Trois-Rivières³. Son entrée en fonction mettra fin à la partition des paroisses et des seigneuries centricoises entre les districts de Québec et de Montréal, permettant ainsi des interventions plus régulières.

¹ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie dans la province de Québec (suite) », *BRH*. 39, 5, (mai 1933), p. 278-300. Voir 24 juin 1782, « Procès-verbal pour changer le chemin du rapide de la rivière Bécancour », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 3 août au 12 octobre 1786.

² Le grand voyer du district de Québec, Joseph-Gaspard Chaussegros de Lery, délègue volontiers toute sa besogne à son député, Jean-Baptiste Magnan, qui mande lui-même un commis, et qui reçoit même directement les requêtes des habitants. Ces renseignements sont tirés de l'article de Pierre-Georges Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*. 37, 8, (août 1931), p. 453.

³ La création du district judiciaire de Trois-Rivières survient seulement au début des années 1790. Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Le droit civil canadien suivant l'ordre établi par les codes : précédé d'une histoire générale du droit canadien*. Montréal, A. Doutre, 1872, p. 746-747, qui réfèrent à la loi du 12 avril 1790, « Ordonnance qui érige un nouveau district entre les Districts de Québec et de Montréal et qui règle les dits districts », 30 Geo. III, chap. 5. L'établissement se fait plutôt en 1792 selon René Verrette dans l'ouvrage sous la direction de René Hardy et Normand Séguin, *Histoire de la Mauricie*. Québec, IQRC (coll. Les régions du Québec), 2004, p. 100.

Le nouveau voyer intervient à plusieurs reprises sur le territoire. En 1783, Lefebvre Bellefeuille rédige un nouveau procès-verbal pour le chemin du rapide de la rivière Bécancour et pour une section du chemin royal de l'Île à la Fourche, menant au moulin banal. L'année suivante, il convertit en chemin de communication une route temporaire située au lac Saint-Paul depuis 1771. En 1785, il ne rédige aucun procès-verbal, mais comparaît à plusieurs reprises devant le Conseil pour soutenir l'homologation de ses procès-verbaux des années antérieures. En 1786, il fixe un chemin de moulin dans le fief Lussaudière et règle définitivement le sort du tracé établi au rapide de Bécancour depuis 1783. En 1787, il établit deux routes de sortie des seconde concessions : une au lac Saint-Paul en juillet, puis l'autre à La Baie en octobre. En 1788, il reconnaît la route pour aller en profondeur des terres de la première concession de La Baie, puis se déplace pour modifier une portion du chemin royal au fief Godefroy. En 1790, il légalise encore une route établie dans la troisième concession de La Baie.

Cas plutôt particulier, le 31 mai 1788, Jean Renaud, commissaire de paix de la province et grand voyer du district de Québec, interviendra à la quatrième concession de Saint-Michel d'Yamaska pour officialiser une route usitée et déplacer le chemin royal, fixé en 1771 par ordre du grand voyer du district de Québec⁴. Ni le procès-verbal ni le registre d'homologation ne justifient pourtant cette ingérence, qui pourrait aussi bien

⁴ Le procès-verbal mentionne « un chemin du Roi cy devant tracé par ordre du Sr de Leri ainsi qu'il appert par un proces verbal approuvé du neuf juillet 1771 & qui est déjà convenu ». Malheureusement, nous n'avons pu retrouver ce procès-verbal. 31 mai 1788, « Procès-verbal d'un chemin de Roi à la 4eme concession de St. Michel nommé Maska & d'une route sur la ligne seigneuriale de St. Charles, depuis le dit chemin du Roi jusqu'à celui de la hetriere ou 3eme concession de St. Charles », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 16 mars 1789.

s'expliquer par une impossibilité de Bellefeuille à se rendre sur les lieux que par le fait que la route se trouve à la limite du district de Montréal.

Toutes les interventions répertoriées s'échelonnent sur six mois, entre mai et octobre. Seule exception, le transport du grand voyer à La Baie, le 3 mars 1788, pour régler les travaux d'une route déjà existante, où il approuve tout simplement la route sur l'avis des officiers de milice et de quatre « anciens et notables habitants du lieu ». Nous constatons aussi que le grand voyer rédige ses procès-verbaux sur les lieux en présence des censitaires et des officiers de milice, hormis pour le chemin de sortie du Lac Saint-Paul, où il visite les lieux en contestation les 3 et 4 août 1771, prend les avis des requérants, les relate au gouverneur, puis les consigne finalement dans un procès-verbal deux mois plus tard⁵. Or, comme nous l'avons vu, les interventions du grand voyer peuvent emprunter deux formes, soit la tournée de visite et le déplacement sur requête.

3.1.2 De la tournée de visite aux déplacements sur requête

La tournée de visite demeure une activité essentielle. Dès 1765, les grands voyers considèrent eux-mêmes qu'il est nécessaire pour le bien des grands chemins, tant d'été que d'hiver, qu'ils visitent annuellement leur district pour voir et évaluer avec les habitants les travaux et les réparations à faire⁶. Reconnaissant l'importance de cette activité, la loi de 1766 oblige les voyers à visiter de temps en temps, de six en six mois,

⁵ 19 octobre 1771, « Procès-verbal au sujet d'un chemin de sortie réclamé par les habitants du Lac Saint-Paul, villages de Godefroy et de Roquetaillade, paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 155.

⁶ 20 novembre 1765, François-Joseph Cugnet, « Observations des grands voyers établis par son Excellence pour les deux districts de la province de Québec », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 1765-1766.

les grands chemins de leur district⁷, afin de comparaître ensuite devant les juges de paix pour rendre compte de leur état et obtenir les ordres écrits nécessaires pour leur réparation. L'ordonnance de 1777 modifie quelque peu la façon de fonctionner⁸. La visite annuelle des grands chemins s'effectue tous les ans, du 10 mai au 20 juillet. Le grand voyer donne alors les ordres nécessaires pour leur réparation et leur entretien.

En 1788, Charles de La Naudière, nouvellement nommé grand voyer de la province de Québec, témoigne du déroulement des tournées de visite d'antan⁹. Le grand voyer étant annoncé à l'avance dans les paroisses, chacun des propriétaires sur les grands chemins s'empressait de faire semblant de les raccommoder, « ce qui en apparence, donnait lieu de croire au grand voyer à son passage qu'on y travaillait. » Passant tel « un orage dans la paroisse », il ne pouvait vérifier la qualité des matériaux. En fait, il marmottait « quelques mots au capitaine de milice de dedans sa voiture, ne se donnant pas la peine de descendre, il partait, le capitaine de milice n'avait rien compris, les chemins restaient mauvais pour toute la saison ». Les plaintes restent encore les mêmes et l'état des chemins ne s'améliore pas du tout. Affirmant s'être souvent entretenu avec les capitaines de milice sur les causes du mauvais entretien des routes et des ponts, De La Naudière évoque leurs propos pour appuyer son constat :

⁷ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », 6 Geo. III, dans Arthur G. Doughty, *Rapport sur les travaux relatifs aux Archives publiques pour l'année 1913*. Ottawa, J. L. Taché, 1915, p. 82-86.

⁸ Douzième article de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », 17 Geo. III, chap. 11, reproduit dans *A Collection of the Acts passed in the Parliament of Great Britain and of Other Public Acts relative to Canada*. Québec, P. E. Desbarats, 1800, p. 24-30. Document consulté via Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

⁹ 20 juillet 1788, « Remarks by M. de La Naudiere concerning the High-Roads », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 23 juillet au 7 octobre 1788.

[M]a foi, Monsieur, ce n'est pas de notre faute, le grand voyer ne se donne pas la peine comme le savés bien de rester le tems propre pour donner les ordres et les instructions nécessaires, faire les répartitions, marquer les endroits, désigner les matéreaux qu'il faut mettre, parler aux propriétaires, qui sont en contravention de l'Ordonnance ce serait, au moins, la moindre des choses quil devrait faire de prendre le tems de nous donner ses instructions, si celuy qui est payé pour cela ne le fait pas, que doit on donc attendre de nous qui ne le sommes pas¹⁰.

Toujours selon de La Naudière, la tournée du grand voyer devrait se faire d'une façon bien différente pour remplir l'objet de l'ordonnance. À vrai dire, le grand voyer doit se transporter partout où le bien public le requiert pour distribuer équitablement les ouvrages, pour marquer par des jalons les parties à réparer et pour fixer le temps des travaux. Il lui incombe de revenir voir lui-même si les ordres ont été exécutés et les travaux faits. Il lui faut visiter souvent les routes des environs des villes, « & d'avoir des rapports, au moins, une fois toutes les semaines des chemins, pour qu'il sache ceux qui négligent de faire leurs portions, pour qu'il y remédie immédiatement ». Nous ne disposons cependant d'aucune indication quant à la régularité de ces tournées, et quant à l'émission, à ce moment, d'ordre quelconque pour la réparation et l'entretien des chemins. L'absence de documents écrits laisse croire que les instructions sont formulées oralement, soit plus informellement que ce que prescrit l'ordonnance.

Quoique les documents législatifs évoquent les tournées de visite, nous n'en retrouvons aucune mention dans les procès-verbaux des grands voyers. Rien ne nous laisse donc présager de la simultanéité des deux opérations. Nous croyons plutôt que les

¹⁰ *Ibid.*

procès-verbaux résulteraient d'un transport exprès sur les lieux à la requête des populations locales qui expriment de la sorte leurs besoins et leurs projets¹¹.

En 1765, les grands voyers des districts de Québec et de Montréal observent que les populations des différentes seigneuries s'adresseront à eux pour marquer les chemins de communication, ou de sortie qui leur seront nécessaires¹². Cette proposition ne se retrouve pas dans l'ordonnance de voirie de 1766 qui règle seulement la réparation des chemins. Toutefois, dès 1767, le Conseil entérine la recommandation du grand voyer Cugnet à l'effet que toute personne intéressée à l'aménagement d'un nouveau chemin public, ou encore au changement d'un chemin royal, devra présenter une requête au comité des chemins, qui ordonnera le transport du grand voyer sur les lieux¹³. Cette façon de procéder paraît perdurer jusqu'à la fin de la période étudiée.

Dans le dessein de justifier leur intervention auprès des autorités coloniales et des populations locales, les grands voyers résument systématiquement les demandes des requérants dans leurs procès-verbaux, ce qui nous permet d'appréhender les conceptions et les projets des demandeurs. En 1765, par exemple, les concessionnaires de la seigneurie Cressé réclament le transport du grand voyer pour leur marquer et tracer des grands chemins royaux « dans l'étendue de la dite paroisse par tout où il en sera besoin

¹¹ Après 1749, comme le faisait remarquer Pozzo-Laurent dans son étude sur le réseau routier du gouvernement de Québec, 1706-1760, l'initiative revient principalement aux habitants. Jeannine Pozzo-Laurent, *Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)*, M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1981, p. 65-66.

¹² 20 novembre 1765, François-Joseph Cugnet, « Observations des grands voyers établis par son Excellence pour les deux districts de la province de Québec », *Op. cit.*

¹³ Voir le premier article du document du 12 décembre 1767 de François-Joseph Cugnet, « Addition aux représentations et mémoire en [date] du 28 octobre dernier présenté par le grand voyer au Comité du conseil », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 28 décembre 1767.

[et] qui n'ont jamais été tracer¹⁴. » Mais, la plupart des demandes concernent des routes ou sorties de concessions, afin de communiquer au grand chemin et se rendre à l'église, au moulin et à la ville. Comme on peut voir, la nécessité des infrastructures terrestres se fait particulièrement sentir là où la voie d'eau est distante, notamment pour briser l'isolement et permettre les déplacements et les échanges.

Le reste des requêtes concerne la reconnaissance officielle ou le changement de chemins existants. L'officialisation de chemins usités vise essentiellement à régler les travaux d'entretien, et surtout à identifier les corvéables, pour prévenir ou encore résoudre les contestations. En revanche, les sollicitations pour les changements de chemin, de loin les plus circonstanciées, insistent sur l'incommodeur du tracé actuel pour justifier son repositionnement sur le territoire. Or, les doléances abondent. Les gens se plaignent de l'inconvénient de l'eau et des glaces du printemps qui bloquent le passage pendant plusieurs semaines, et les empêchent de voiturer et même d'aller chercher le curé pour les malades. Ils déplorent la présence de côtes et de précipices, de « la longueur du chemin » qui bifurque, et même serpente sans vergogne sur les terres.

Si les premiers chemins publics ont résulté de l'initiative des autorités coloniales, les populations locales se rendent vite compte de l'avantage qu'ils représentent pour elles, surtout lorsqu'ils concordent avec leurs attentes et leurs intérêts. Peu importe les motifs justifiant le déplacement du grand voyer dans la localité, l'intervention sur requête se fait toujours de la même façon : assemblée des intéressés, visite les lieux, puis rédaction

¹⁴ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet, qui doit rester entre les mains du seigneur », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 31 août 1785.

du compte-rendu. Au lac Saint-Paul, le 3 mai 1784, le grand voyer inspecte la route existante en canot vu l'inconvénient des eaux qui y séjournent au moins un mois chaque année¹⁵. Dans leur moyen d'opposition au chemin de moulin de Nicolet, daté du 31 août 1785, les opposants affirment le grand voyer Bellefeuille, les voyant venir « pour tâcher de lui faire leurs plaintes ou représentations contre son opération, il refusa au capitaine de milice de les attendre un quart d'heure et s'enfut précipitamment, oubliant ses gants, pour aller dresser son procès-verbal à part¹⁶. » Qu'elle soit menée dans les formes ou précipitée, la visite des lieux reste la pierre angulaire du procès-verbal et donc de la création d'un chemin public, processus qui s'initie désormais usuellement par requête des populations locales.

3.2 Le chemin public entre espace idéal, matériel et vécu

Les étapes jalonnant l'inscription spatiale des chemins demeurent similaires à ce qu'elles étaient en 1706-1760. La création ou le changement d'une infrastructure, sous la supervision du grand voyer, s'opère toujours en trois temps : le marquage du chemin, la répartition des travaux, puis leur exécution par les corvéables. Si l'intervention du grand voyer se fait généralement de concert avec les populations locales, la collaboration et l'unanimité atteignent parfois leurs limites, entre autres, lors de l'homologation du procès-verbal, mais aussi dès la visite des lieux.

¹⁵ 3 mai 1784, « Procès-verbal qui marque le chemin du lac Saint-Paul dans la paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 17.

¹⁶ 31 août 1785, « Moyens d'opposition au procès-verbal du 25 septembre 1783 pour le chemin de moulin de Nicolet », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 31 août 1785.

3.2.1 Le bornage de la voie publique, une opération déjà plus rationnelle

Les populations locales jouent un rôle important dans la localisation de la voie, la première étape du processus menant à la création d'une voie publique. Le procès-verbal de la seigneurie Cressé, rivière Nicolet, de 1765, traduit bien cette implication. Quoique l'aménagement des chemins royaux devra se faire suivant les indications données par le grand voyer lors de sa visite des lieux, les officiers locaux, de l'avis des propriétaires terriens, choisiront les endroits les plus fermes et les plus propres à faire de bons chemins¹⁷. Appelé à préciser sa pensée en 1775, François-Joseph Cugnet certifiera avoir dit aux habitants assemblés « qu'ils sont maîtres, pour leur avantage, de placer les chemins plus haut à deux arpents plus ou moins sur le haut du côteau, s'il le trouve plus avantageux, vu qu'il n'a pas été possible d'y pénétrer, le terrain n'étant point encore déserté¹⁸. » En ce cas, le grand voyer identifie simplement le parcours général du chemin, laissant son emplacement exact au jugement des propriétaires terriens. En 1765 et en 1769, il leur laisse même la responsabilité de prolonger la voie, au rythme de l'établissement des concessions, suivant la même ligne des terres, et ce, « sans qu'il soit besoin de nouvelle autorité¹⁹. » Cette mesure exceptionnelle, anticipant le

¹⁷ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.* Selon l'*Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées* de 1759, l'une des quatre conditions essentielles pour réaliser un chemin praticable en tout temps concerne le choix du terrain qui doit être assez ferme, sûr et élevé. Voir Charles Duclos, *Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*. Amsterdam, Chatelain, 1759, p. 148-150. Disponible sur le site Internet de la bibliothèque numérique, Gallica, à l'adresse : <http://gallica.bnf.fr>, notice : FRBNF30365536.

¹⁸ Note de François-Joseph Cugnet datée du 24 janvier 1775 se trouvant à la fin du procès-verbal du 21 septembre 1765, cité dans la note précédente.

¹⁹ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.* 30 juin 1769, « Procès-verbal qui marque un chemin de sortie

développement seigneurial, vise vraisemblablement à faciliter l'établissement des voies publiques, évitant ainsi des démarches et des déplacements aux acteurs de voirie, et confirmant l'existence d'un lien étroit entre colonisation et voie publique.

Soucieux de bien identifier le lieu de passage, le grand voyer situe le tracé par rapport au cadre bâti (église, manoir seigneurial, maison, grange) et aux lieux communs (la descente de Joseph Levasseur, l'endroit vulgairement dénommé le village). Quoique le plus souvent, il le localise relativement aux caractéristiques du milieu environnant, s'exprimant en ces termes : le chemin sera « en haut de la côte », il passera « dans un désert », il ira « jusqu'au bas de la prairie », il descendra à la grève, etc. Nous ne retrouvons qu'un seul exemple de l'emploi de repères plus précaires, étroitement associé à la visite des lieux. En 1782, au fief Dutord, une portion du chemin passera sur la propriété de Joseph Marchand jusqu'à un petit merisier cassé par le grand voyer, puis descendra du côté de la rivière pour joindre une épinette plantée dans une clôture et, de là, il suivra le petit coteau²⁰. L'utilisation des plaques, marques à la hache sur les arbres, et des piquets, baguettes plantées sur les terres en valeur, se répand après 1760. Ces repères provisoires de même que les abattis (amas d'arbres abattus) délimitent surtout le trajet des chemins royaux, ou de tout autre chemin déviant sur les terres.

Les grands voyers utilisent abondamment les repères officiels dans leurs procès-verbaux, principalement les titres de concession et les bornes seigneuriales. Joseph Gaspard Chaussegros de Lery, grand voyer du district de Québec, tire même parti de

pour les habitants de la concession Pays-Brûlé, paroisse Baie Saint-Antoine », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 1, p. 87.

²⁰ 24 juin 1782, « Procès-verbal pour changer le chemin du rapide de la rivière Bécancour », *Op. cit.*

l'arpentage récent d'une route destinée à servir de communication d'une paroisse à l'autre. Ainsi, en 1771, il accorde à un petit groupe d'habitants du Lac Saint-Paul le droit de passer librement et de faire un chemin suivant les plaques et les alignements donnés par l'arpenteur Leclair, les 25 et 26 juin dernier²¹. Signalons que cette route est toutefois accordée avec la permission du lieutenant gouverneur, pour un temps seulement et jusqu'à nouvel ordre.

Progressivement, l'espace cognitif se rationalise. La familiarité des lieux ne sert plus d'unique référence²². Non seulement le grand voyer met à profit les repères officiels, mais il réfère aux points cardinaux et aux distances à parcourir pour localiser le tracé, surtout lorsqu'il s'agit de chemins sis à l'intérieur des terres. Ainsi, à La Baie en 1790, la route partira à l'extrémité du haut de la seconde concession. Elle ira au sud-est environ sept arpents dans la ligne qui sépare les terres de Joseph Turcot et Antoine Caya, puis bifurquera vers le sud-ouest jusque chez la veuve Joseph Courchêne. De là, elle se dirigera vers le sud-est dans la ligne de division de Courchêne et de François Lemaire, puis elle continuera sur la même ligne sur une partie des terres de Pierre Aly et de Jean Lemaire jusqu'au chemin pratiqué, qui court au nord-est sud-ouest²³. Rappelant le langage de l'arpenteur, tous ces descriptifs traduisent une préhension du monde plus méthodique et plus cartésienne, exprimant ici une certaine distanciation du grand voyer

²¹ 19 octobre 1771, « Procès-verbal au sujet d'un chemin de sortie réclamé par les habitants du Lac Saint-Paul, villages de Godefroy et de Roquetaillade, paroisse de Bécancour », *Op. cit.*

²² Christophe Studeny dans *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*. France, Éditions Gallimard, 1995, p. 97, présente l'exemple des paysans bernichons qui prennent repère sur la tournure familiale du paysage pour s'orienter.

²³ 25 octobre 1790, « Procès-verbal d'une route dans la troisième concession de Baie St. Antoine », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 143.

face à l'expérience et au vécu des populations locales, qui elles-mêmes entretiennent une relation essentiellement empirique au territoire.

De fait, les repères cartésiens prennent plus de place dans les descriptions de tracé²⁴. L'itinéraire se modèle tantôt sur la géométrie, le chemin étant marqué « en droite ligne », « en diagonale », ou encore affichant « des équerres », et même un demi-cercle à l'Isle à la Fourche. Plusieurs procès-verbaux témoignent encore de la rectitude du tracé pour faciliter et raccourcir le cheminement, ou bien pour épargner les terres en culture. Pour la Virginie, Crowl y voit un indice d'un changement de représentation du monde, expression de la volonté d'imposer un ordre rationnel sur la nature, par le biais de la symétrie et de la géométrie²⁵. Ce changement suscite, toujours selon lui, une volonté de s'éloigner de l'approximation, de l'expérience et du vécu, accroissant désormais l'intérêt pour les « scientific surveying and exact measurements²⁶ », et donc pour l'arpentage et la cartographie. Un tel intérêt se manifeste aussi dans la Province de Québec, alors que le comité chargé d'examiner les procès-verbaux des grands voyers déclare, en avril 1785, qu'il y aurait de la légèreté à les homologuer, entre autres, sans qu'un plan ne soit annexé à chacun d'eux²⁷. Par contre, de l'intention à la réalité, il y a un écart considérable, puisque strictement trois plans figuratifs sont réalisés en 1785-1786, dans des cas où la localisation du tracé est conflictuelle (voir la figure 3.1).

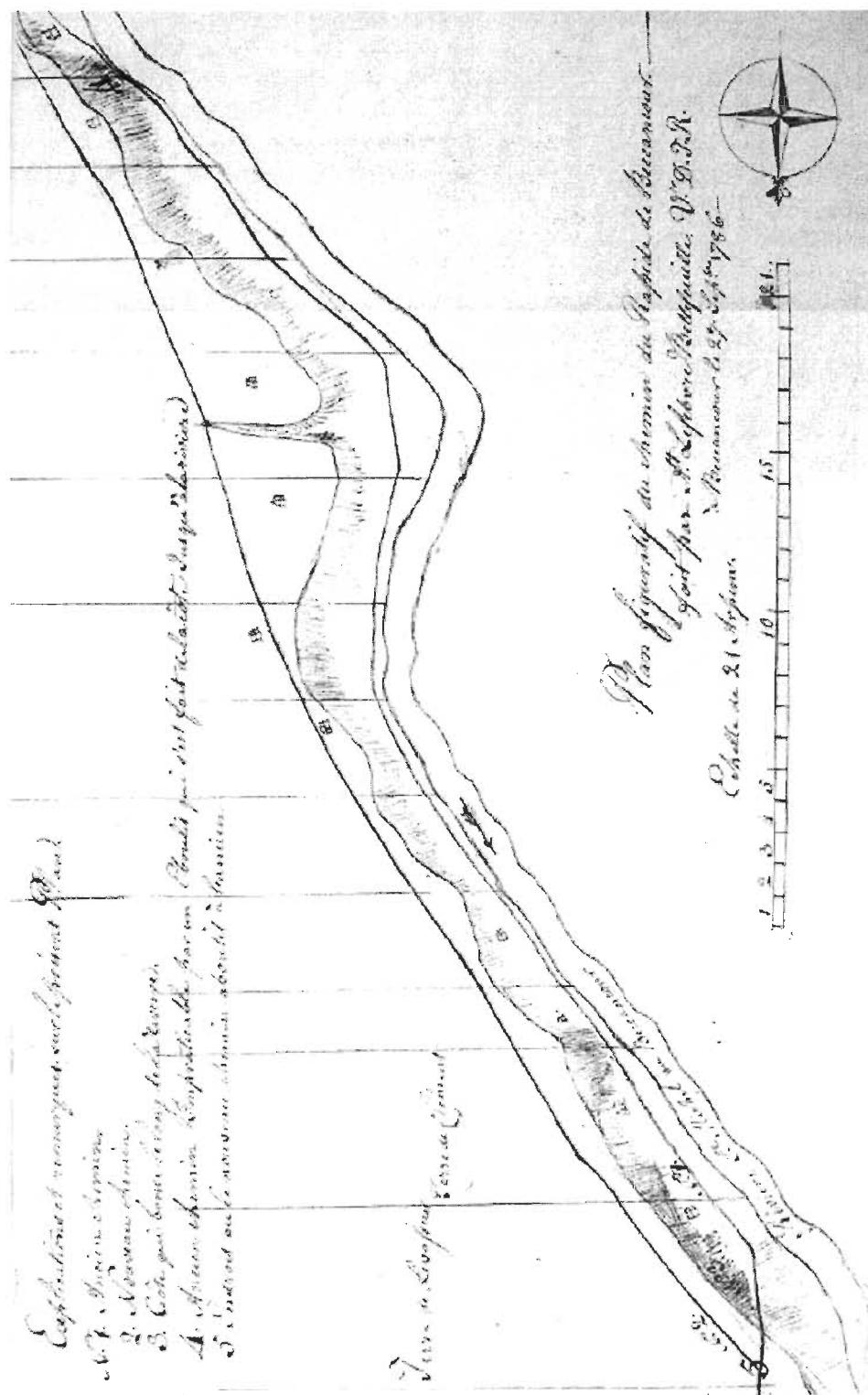
²⁴ Il serait éventuellement intéressant d'aller plus loin et de compiler ces informations pour construire des indicateurs de la rationalisation et de l'objectivation des repères spatiaux dans les documents de voirie.

²⁵ Heather K. Crowl, *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*. M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, p. 65.

²⁶ *Ibid*, p. 47.

²⁷ 6 avril 1785, Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry, « Report of Committee on the Proces Verbeaux », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

FIGURE 3.1
Un exemple de plan figuratif en 1786



Source : 27 septembre 1786, « Plan figuratif du chemin du Rapide de [Bécancour] fait par [Antoine] Lefebvre Bellefeuille [voyer du district des Trois-Rivières] ». BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 3 août au 12 octobre 1786.

Même si les tracés s'implantent toujours un peu plus loin à l'intérieur des terres, le fleuve Saint-Laurent et ses affluents continuent d'influer sur la localisation et l'orientation des chemins. À plusieurs endroits, la grève, ou la côte adjacente, sert encore de lieu de passage. Mais, le voisinage immédiat de l'eau engendre des inconvénients majeurs pour la voie publique. Par exemple, au fief Dutord en 1782, comme le chemin est inondé plusieurs semaines au printemps, les requérants offrent de le faire « chacun chez eux sur la côte, où le terrain est plus planche [plat] et plus court que celui sur le bord de la rivière qui en fait toutes les sinuosités²⁸. » À l'Île à la Fourche en 1783, les habitants s'opposent farouchement au tracé réglé par le grand voyer, le chemin étant, selon eux, trop près d'un précipice où l'eau et les glaces montent environ quinze pieds plus haut que le chemin projeté. De plus, ils allèguent que le chemin est « si étroit et si dangereux que le moindre accident peut précipiter l'homme, le cheval, la charrette et le bled au bas du cap dans l'eau ou sur les glaces [et que] l'idée seule en fait frémir²⁹. » La recherche d'un itinéraire praticable en tout temps, commode et aisément, plus court et moins dangereux figure parmi les motifs de déplacement d'un chemin.

Bien que les procès-verbaux de 1765 à 1790 nous permettent de mieux identifier les points de passage de la voie, le tracé de quelques chemins demeure tout de même plus ou moins défini, en particulier lorsque le grand voyer officialise, tel quel, un chemin

²⁸ 24 juin 1782, « Procès-verbal pour changer le chemin du rapide de la rivière Bécancour », *Op. cit.*

²⁹ 31 août 1785, « Moyens d'opposition au procès-verbal du 25 septembre 1783... », *Op. cit.*

usuel³⁰. Un procès-verbal circonstancié apparaît alors superflu puisque l'infrastructure empreint déjà le territoire. Ainsi, en 1781, le grand voyer légalise le chemin de sortie des secondes concessions des fiefs Godefroy et Roquetaillade dans la ligne de séparation entre les terres d'Étienne Hébert et d'Honoré Hébert, qui fourniront le chemin « comme ils l'ont fournis depuis 3 ans³¹ ». À La Baie, en 1788, les possesseurs de terres de la première concession requièrent un nouveau procès-verbal pour une route qui va en profondeur, dont les travaux sont en contestation depuis plusieurs années, faute de procès-verbal. Le grand voyer reconnaît tout simplement la route existante comme permanente, en précisant que les habitants de la seconde concession l'entretiendront à l'avenir. Car, la tâche principale du voyer demeure la répartition des travaux de construction, d'entretien et de réparation des chemins.

3.2.2 La répartition des travaux, des principes invariables ?

Seconde étape de l'inscription spatiale d'un chemin public, la répartition des travaux se fait toujours sous le signe de la collaboration. La construction, l'entretien et la réparation des chemins publics reposent d'ailleurs encore sur les habitants. Comme le mentionne le grand voyer Cugnet, dans ses observations au Conseil exécutif en 1765, tout paroissien, sommé par le bailli à la porte de l'église, est tenu de fournir, été comme

³⁰ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 45, constate aussi que le positionnement exact des chemins publics demeure difficile, puisque les documents d'époque localisent souvent le tracé par rapport à des repères seulement connus des contemporains.

³¹ 21 juillet 1781, « Procès-verbal qui fixe un chemin de route pour les seconds rangs des fiefs Godefroy et Roquetaillade », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 1, p. 107.

hiver, les « journées d'hommes et de voitures » jugées nécessaires³². Cette obligation, officialisée par l'ordonnance de 1766, est à la base du système de voirie. Les baillis et les sous-baillis, identifiés comme les répartiteurs des corvées, bénéficient alors d'une latitude considérable dans la gestion des ressources humaines, entre autres, vu le mutisme de l'ordonnance quant à la distribution des ouvrages relatifs à la réparation des chemins publics de la paroisse.

Or les corvéables sont-ils astreints à un travail collectif ou individuel ? En fait, il semble que l'entretien des abords de tout grand chemin ou route publique soit de la responsabilité des propriétaires ou fermiers des terres attenantes. La loi de 1766 ordonne à ce propos que les fossés et les clôtures avoisinant la voie devront être, de temps en temps suffisamment réparés, et tenus en bon état par les riverains, de façon à ne pas incommoder les grands chemins³³. Cette façon de faire, associée au principe de concession, rejoint en tout point la coutume française et même la loi anglaise³⁴. Cependant, le procès-verbal de La Baie de 1769 montre que la répartition se fait aussi selon le principe d'utilité. Comme le chemin est établi dans leur ligne mitoyenne, Louis Manceau et Jean Baptiste Pépin sont exempts de faire les clôtures et les fossés de chaque

³² Points 1 et 5 dans le document du 20 novembre 1765, François-Joseph Cugnet, « Observations des grands voyers établis par son Excellence pour les deux districts de la province de Québec », *Op. cit.* et 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 83-84.

³³ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 84.

³⁴ Richard Burn, *The Justice of the Peace, and Parish Officer*. Vol. I, Londres, 1764 et Timothy Cunningham, *The Practice of a Justice of Peace : Containing the Statutes which give Jurisdiction to that Magistrate*. Vol. II, Londres, 1762, dans la base de données Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO>, Gale, documents : CW3324126625 et numéro CW124105730.

côté du chemin. Par contre ils devront les entretenir, à moins qu'ils ne soient déclarés nécessaires au chemin, auquel cas, ils demeureront à la charge des requérants³⁵.

Pour ce qui est des nouveaux chemins proprement dits, bien que l'ordonnance n'aborde pas ce sujet, les procès-verbaux contiennent quelques indices des pratiques en vigueur. En 1769, à La Baie, le grand voyer marque un chemin de sortie et ordonne aux requérants, habitant la concession appelée Pays-Brûlé, de travailler à l'ouverture du chemin et d'y enlever tout ce qui pourrait nuire au passage. En 1771, au Lac Saint-Paul, la veuve Roi et Charles Massé fournissent chacun sept pieds de terrain dans leur ligne de division pour l'aménagement du chemin depuis la rivière Bécancour jusqu'au lac Saint-Paul. Les tenanciers des villages Godefroy et Roctaillade se trouvent dans l'obligation de faire et d'entretenir la route, les ponts, les fossés et un des côtés de clôtures, l'autre sera fait par les propriétaires du terrain. De leur côté, les dix demandeurs du chemin d'en haut feront le chemin de sortie chacun sur leurs terres. Ils travailleront ensuite en commun à la diagonale du chemin et à l'infrastructure marquée dans la ligne de division entre André Pereras et Joseph Labarre. Ces exemples témoignent assurément de l'application des principes en vigueur sous le Régime français.

L'ordonnance de 1777 officialise ces principes de répartition des ouvrages qui s'établissent comme suit : chaque concessionnaire doit faire, puis entretenir, le chemin, les fossés et les clôtures qui bordent la devanture de sa terre³⁶. Lorsque les

³⁵ 30 juin 1769, « Procès-verbal qui marque un chemin de sortie pour les habitants de la concession Pays-Brûlé, paroisse Baie Saint-Antoine », *Op. cit.*

³⁶ Article 2 et 4 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

infrastructures statuées se trouvent sur la ligne de séparation entre deux concessions, les habitants intéressés les exécutent par part ou corvée, suivant la répartition du grand voyer. Parfois, comme au fief Godefroy en 1788 et à La Baie en 1790, la voie publique passe alternativement entre deux concessions, puis sur le front des terres. Le grand voyer répartit alors, entre les habitants concernés, les travaux pour la partie du chemin situé dans la ligne de division, tandis que les propriétaires se chargent de la portion qui traverse leurs terres³⁷. Les travaux d'ouverture, d'entretien et de réparation des chemins royaux traversant des terres non concédées reposent toutefois sur l'ensemble de la population paroissiale³⁸.

À l'instar des chemins et de leurs abords, le partage des travaux pour les ponts demeure similaire à ce qu'il était sous le Régime français. Les ponts sur les ruisseaux qui n'excèdent pas six pieds de largeur sont érigés, réparés et entretenus par le propriétaire de la terre où il se trouve, mais ceux plus considérables sont construits, entretenus et réparés par corvées³⁹. C'est pourquoi, en 1765, les paroissiens de Nicolet

³⁷ 7 août 1788, « Procès-verbal du chemin du Roi sur la terre de Michel La Motte dans le fief Godfroy paroisse de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 97. Par exemple, en 1790, « [I]a route de même que les fossés et une clôture seront faits et entretenus en bon état par les habitants de la concession qui l'ont demandé, bien entendu pour telle partie qui se trouve le long de terres, et pour celle qui est sur le travers des terres, les propriétaires la feront et entretiendront. » 25 octobre 1790, « Procès-verbal d'une route dans la troisième concession de Baie St. Antoine », *Op. cit.*

³⁸ Article 5 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.* et 24 juin 1782, « Procès-verbal pour changer le chemin du rapide de la rivière Bécancour », *Op. cit.*

³⁹ François-Joseph Cugnet, *Traité de la police*. Québec, Guillaume Brown, 1775, p. 8.

devront fournir le bois et la main-d’œuvre nécessaires pour la construction de deux ponts sur la rivière, suivant la répartition de Nicolas Trudel, le conducteur des travaux⁴⁰.

En 1777, la nouvelle ordonnance de voirie vient légitimer les pratiques en usage et clarifie les responsabilités de chacun à l’égard de la construction, de l’entretien et de la réparation des ponts, tout en insistant sur le fait que tous les nouveaux ponts devront être bâtis conformément aux ordres du grand voyer⁴¹. Toujours selon l’ordonnance, les ponts existants ou à être bâtis sur des ravines ou des ruisseaux seront réparés et entretenus par les habitants voisins de ceux-ci, conformément aux anciens usages du pays. Cette responsabilité ne s’applique toutefois qu’aux fossés ou aux ruisseaux qui ne présentent pas plus de quatre pieds de largeur, ou du moins ceux qui n’excèdent pas six pieds⁴². Ainsi, on constate que la construction et l’entretien des ponts sis sur des cours d’eau surpassant ce diamètre incombe habituellement à l’ensemble de la population paroissiale.

La répartition des corvées n’est pas toujours univoque, comme le montre le procès-verbal de Saint-Michel d’Yamaska de 1788. En effet, celui-ci comprend une clause particulière concernant la partition des corvées. Si les habitants de la paroisse

⁴⁰ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.* Cugnet, dans son *Traité de la police* cité précédemment, explique que tous les propriétaires de terres retirant un avantage des ponts doivent en supporter la charge et fournir le bois nécessaire à leur construction.

⁴¹ Article 11 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

⁴² Selon le second article de l’ordonnance de voirie, les fossés n’auront pas plus de quatre pieds. Se référer à la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.* Un document de voirie de 1783 mentionne plutôt que les fossés n’excéderont pas six pieds de largeur. Voir 6 mai 1783, « Procès verbal du chemin du Rapide », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 3 août au 12 octobre 1786.

voisine, Saint-Charles, souhaitent redresser leur chemin royal pour le terminer sur la ligne seigneuriale, et ainsi rejoindre le nouveau chemin, les résidants de Saint-Michel s'engagent à faire seuls les travaux de route et de pont, les déchargeant pour toujours et consentant même à acquitter tous les frais encourus par une telle opération⁴³. Ce cas, plutôt exceptionnel, illustre la bonne volonté manifestée par les corvéables lorsque leur intérêt est en jeu, mais encore faut-il qu'ils accomplissent chacun leur lot d'ouvrages pour que le chemin se réalise à part entière.

3.2.3 L'accomplissement des corvées : le poids des coutumes et des traditions

Dernière phase du processus d'inscription spatiale, la réalisation des corvées constitue une étape fondamentale, puisque leur inexécution rendrait vaines toutes les démarches préalables. Les corvéables doivent fournir les journées de travail nécessaires pour l'aménagement du chemin, qui comprend trois opérations selon le traité de police de François-Joseph Cugnet : l'ouverture, l'entretien et la réparation⁴⁴. La première opération, de loin la plus documentée dans les procès-verbaux, consiste à se frayer un passage, en abattant les arbres, en arrachant les souches et les racines, en enlevant les obstacles (roches, cailloux, foin), et en comblant les trous et les crevasses, pour que le chemin soit uni⁴⁵. Sur les terres en valeur, et donc défrichées, les raies de charrue seront

⁴³ 31 mai 1788, « Proces verbal un chemin de Roi à la 4eme concession de St. Michel nommé Maska & d'une route sur la ligne seigneuriale de St. Charles, de puis le dit chemin du Roi jusqu'à celui de la hetriere ou 3eme concession de St. Charles », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 16 mars 1789.

⁴⁴ François-Joseph Cugnet, *Traité de la police*. *Op. cit.*, p. 7-8.

⁴⁵ François-Joseph Cugnet dans son traité de police, *op. cit.*, précise que les trous et les crevasses sont comblés « solidement et avec du gravier (commun en cette province) ». Nous ne retrouvons toutefois aucune référence explicite à l'utilisation de gravier dans les procès-verbaux centricois avant 1797.

simplement aplanies, les roches ôtées et les saignées faites où cela est jugé nécessaire⁴⁶.

Quoique leur mention soit moins itérative dans les procès-verbaux des grands voyers, ces ouvrages demeurent essentiellement les mêmes que sous le Régime français.

Cugnet distingue ensuite l'entretien et la réparation des chemins, bien que concrètement ces travaux, souvent associés, se confondent la plupart du temps dans le quotidien des corvéables. En fait, l'entretien des chemins implique le sarclage des herbes, l'éradication des « haziers ou fredoches » et le niveling épisodique des ornières dans le chemin, alors que la réparation suppose notamment le pavage des endroits marécageux et le comblement des crevasses, des trous et des ravines. Ces ouvrages mettent à profit les matériaux avoisinants. Toute une section de l'ordonnance de 1766, vraisemblablement extraite de la législation anglaise⁴⁷, précise que le grand voyer, ou le bailli, pourront prendre dans les carrières ou sur les terres environnantes, toutes les pierres, les graviers et les sables nécessaires pour réparer les grands chemins.

Au-delà de l'aménagement de la voie, les corvées touchent les abords du chemin. Clôtures, fossés et saignées font l'objet d'un développement particulier dans les procès-verbaux. D'abord, les clôtures doivent être « bien » et « solidement faites » de chaque côté du chemin. À La Baie en 1769, comme la route est tracée dans la ligne entre deux concessions, le grand voyer permet aux corvéables de réutiliser les piquets ou les

⁴⁶ 6 mai 1783, « Procès verbal du chemin du Rapide », *Op. cit.*

⁴⁷ Richard Burn, *Op. cit.* et Timothy Cunningham, *Op. cit.*

perches de la clôture mitoyenne déjà existante⁴⁸. En 1771, les habitants du lac Saint-Paul devront faire et entretenir les clôtures nécessaires pour que les animaux ne fassent aucun dommage aux grains et aux prairies. Le cas échéant, ils seront responsables de tout dommage « pour cause de mauvaise façon des dites clôtures⁴⁹. » En 1777, l'ordonnance de voirie précise qu'il s'agit de construire de « bonnes clôtures en poteaux et en perches », pouvant être enlevées chaque année avant l'hiver, afin d'empêcher la neige de s'amasser dans les chemins⁵⁰. Leur aménagement prend donc en considération les conditions climatiques mais aussi les particularités du terrain, comme à La Baie en 1788, où la clôture fera un angle pour éviter un mauvais pas⁵¹.

Concurremment, les corvéables doivent « fossoyer » le chemin, c'est-à-dire creuser des fosses de chaque côté de la voie pour évacuer les eaux, jetant alors la terre excavée sur le milieu du chemin pour l'élever et lui donner une pente douce pour l'eau⁵². Les procès-verbaux de 1765 à 1771 attestent cette pratique, sans toutefois spécifier la nature des travaux, qui s'exécutent vraisemblablement selon les traditions. La loi de voirie de 1777 confirme les anciens usages : les fossés auront trois pieds de largeur sur

⁴⁸ 30 juin 1769, « Procès-verbal qui marque un chemin de sortie pour les habitants de la concession Pays-Brûlé, paroisse Baie Saint-Antoine », *Op. cit.*

⁴⁹ 19 octobre 1771, « Procès-verbal au sujet d'un chemin de sortie réclamé par les habitants du Lac Saint-Paul, villages de Godefroy et de Roquetaillade, paroisse de Bécancour », *Op. cit.*

⁵⁰ Il est tout de même possible de bâtir des clôtures fixes et permanentes, mais seulement aux endroits désignés par le grand voyer. Se référer au premier article de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

⁵¹ 27 mars 1788, « Procès-verbal qui fixe une route entre les terres de Joseph Houle et François Lemire, habitants de la première concession de la Baie Saint-Antoine », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 103.

⁵² Traditionnellement, les corvéables jettent les terres de ces fossés sur le milieu du chemin pour l'arrondir et faciliter l'écoulement des eaux. François-Joseph Cugnet, *Traité de la police*. *Op. cit.*, p. 7-8.

autant de profondeur, ou encore, sur la profondeur nécessaire à l'écoulement des eaux. Du reste, à certains endroits, des saignées ou rigoles traversent le chemin pour faciliter le drainage des terres humides, particulièrement à proximité des rivières Nicolet (1765, 1783) et Bécancour (1783-1786). Ces saignées seront solidement couvertes de la largeur du chemin, où cela sera jugé nécessaire. L'entretien des abords du chemin relève en totalité des corvéables qui doivent s'assurer que les infrastructures n'incommodent point les grands chemins ; leur obligation impliquant notamment la réparation des clôtures et le nettoyage des fossés.

Une autre obligation, apparemment nouvelle, se greffe aux différentes charges : l'aménagement d'un découvert. Au départ, l'ordonnance de 1766 astreint les propriétaires de terres à enlever tous les arbres, arbrisseaux et buissons croissant dans les grands chemins, de façon que les chemins soient découverts et « que le monde puisse y passer plus librement et plus promptement⁵³. » L'ordonnance de 1777 pousse plus loin l'obligation. Dorénavant, lorsqu'un nouveau chemin royal passe dans les bois, les obligés au chemin doivent couper immédiatement les arbres et les taillis se trouvant de chaque côté du chemin sur une étendue d'un demi-arpent, mais disposent de deux années pour enlever le reste du bois et des broussailles⁵⁴. Le découvert laissera passer les rayons du soleil et les vents pour assécher le chemin et le maintenir le plus sec possible. Ce principe d'aménagement apparaît au milieu du XVIII^e siècle dans la législation

⁵³ 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.*, p. 85.

⁵⁴ Voir le quatrième article de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

anglaise, mais aussi dans un essai sur les Ponts et Chaussées⁵⁵. Pourtant, les procès-verbaux centricois n'y réfèrent aucunement, ce qui soulève le doute sur leur implantation.

Les ponts constituent une charge importante pour les corvéables, bien que la loi de voirie de 1766 reste muette sur le sujet. Basée sur le savoir-faire des populations locales, leur technique de construction demeure essentiellement la même depuis le Régime français (années 1740) jusqu'aux années 1780⁵⁶. En 1765, les habitants de la seigneurie Cressé entreprennent la construction de plusieurs ponts à proximité de la rivière Nicolet⁵⁷. Deux ponts considérables, aménagés sur des chenaux, auront 30 pieds de distance entre les quais, pour donner un passage facile aux glaces printanières. Ces ponts, comme les autres moins considérables, reposent sur quatre lambourdes de cèdre de douze à quatorze pouces de diamètre. Le pavé chevillé perpendiculairement sur ces lambourdes se compose de pièces de bois de 15 pieds de longueur⁵⁸, pièces équarries sur les quatre côtés, le tout clos de garde-corps de chaque côté de la structure. D'après le témoignage d'un contemporain, les ponts ne peuvent être construits que d'une seule arche, vu la quantité de glaces charriées par la plupart des rivières⁵⁹. D'une largeur

⁵⁵ Richard Burn, *Op. cit.*, p. 595. Le chemin doit être assez large pour être asséché par l'air. C'est une des conditions essentielles pour que le chemin soit praticable en tout temps, selon Charles Duclos, *Op. cit.*

⁵⁶ Dans les années 1740, les ponts étaient construits de pieux de bois de 15 pieds de long et de dix pouces d'épaisseur, qui sont équarris sur les quatre faces et chevillés par les bouts sur quatre bonnes lambourdes.

⁵⁷ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.*

⁵⁸ En 1769, à la concession Pays-Brûlé dans la paroisse de La Baie, les pavés seront faits de pièces ayant quatre à cinq pouces d'épaisseur. 30 juin 1769, « Procès-verbal qui marque un chemin de sortie pour les habitants de la concession Pays-Brûlé, paroisse Baie Saint-Antoine », *Op. cit.*

⁵⁹ Témoignage Jean Renaud relaté par Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Op. cit.*, p. 290-291.

standard de 15 pieds, la longueur des ponts varie, bien sûr, selon l'envergure de la ravine ou du cours d'eau franchis, s'adaptant alors aux exigences du terrain.

L'ordonnance de 1777 maintient le procédé d'assemblage des ponts, tout en changeant leur dimension, et en précisant les essences de bois à privilégier pour la construction. Dorénavant de 18 pieds de largeur, les ponts comprendront des lambourdes de cèdre et des pavés de pièces de frêne ou d'épinette rouge équarries⁶⁰. Les procès-verbaux des grands voyers s'attardent toutefois davantage au partage des travaux des ponts qu'à leur construction, à quelques exceptions près. Par exemple, à la seigneurie de Nicolet en 1783, le grand voyer ordonne que le pont sur la ravine sera fait à la hauteur de six pieds, de la largeur de 18 pieds, et de la longueur convenable avec de fortes lambourdes. Les pièces de bois seront équarries sur les quatre faces de la largeur de 8 pouces. Un quai de quatre pieds de haut, joignant le pont en descendant, sera aussi construit avec de fortes pièces et des corps-morts, le tout rempli de facines et de terre⁶¹. Fait récurrent, le grand voyer recommande aux habitants de s'assurer que les ouvrages soient solides, avec de bons garde-corps de trois pieds de haut de chaque côté.

Pour la sécurité des usagers, les côtes fortement dénivellées font l'objet de travaux particuliers. Le relief peu accidenté de la région étudiée et surtout la volonté constante des acteurs d'éviter les grosses côtes lors du marquage de la voie expliquent cependant leur quasi-absence des procès-verbaux. Les seuls aménagements décrits se

⁶⁰ Se référer à l'article 11 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

⁶¹ 25 septembre 1783, « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin de l'île à la fourche qui conduit au moulin banal de la seigneurie de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 5.

trouvent, en fait, à proximité de la rivière Nicolet. En 1765, dans le nouveau chemin royal du côté nord-est de la rivière, le grand voyer considère qu'il sera nécessaire de faire une côte d'embarquement et de débarquement pour le moulin à farine, où les voitures chargées pourront aisément monter et descendre, et ce, pour l'utilité et la commodité de tous les habitants de la paroisse, et même des paroisses voisines⁶². Les corvéables adouciront aussi toutes les côtes descendant aux ponts sur les ravines, de façon que les voitures puissent circuler sans risques. En 1783, cette fois à l'Île à la Fourche, les côtes du nouveau chemin seront coupées de la largeur convenable pour passer deux charrettes, soit de 20 pieds de large avec des garde-corps solides conformément à l'ordonnance de 1777⁶³. Notons que ces ouvrages laborieux sont réalisés en commun par les corvéables de toute la paroisse.

Loin de conclure les corvées, le froid et la neige inaugurent une nouvelle phase dans le cycle annuel des travaux : l'aménagement et l'entretien des chemins d'hiver. Sous le Régime militaire, les gouverneurs enjoignent les habitants de tracer avec leurs traînes et leurs carrioles, dès que la neige couvrira la terre, un chemin de douze ou quinze pieds de large, qu'ils baliseront ensuite de façon que les balises dépassent minimalement de six à sept pieds la neige⁶⁴. Alors que les chemins d'hiver étaient l'objet de plusieurs arrêtés et de rappels fréquents sous le Régime français, les autorités

⁶² 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.*

⁶³ 25 septembre 1783, « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin de l'île à la fourche... », *Op. cit.* et article 8, de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

⁶⁴ Marcel Trudel, *Le régime militaire dans le gouvernement des Trois-Rivières, 1760-1764*, Trois-Rivières, Éditions du Bien public (coll. L'histoire régionale, no. 8), 1952, p. 90 ; Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Op. cit.*, p. 278-279.

coloniales anglaises s'en préoccupent relativement peu. Même le grand voyer ne les évoque plus dans ses procès-verbaux. En fait, seule l'ordonnance de voirie de 1777 codifie l'obligation en vigueur pour les grands chemins⁶⁵. Avant les gelées, les corvéables devront baliser les chemins de chaque côté. Les balises de huit pieds de longueur, attachées avec des hardes à des piquets fichés en terre, seront placées à la distance de vingt-quatre pieds les unes des autres, comme dans la tradition française⁶⁶. Le corvéable devra également tenir le chemin uni et d'un passage facile. À chaque bordée de neige ou après une poudrerie, il « battra » et ouvrira sa part de chemin assez large pour que deux voitures puissent aisément passer.

L'accomplissement des diverses corvées énumérées ci-dessus doit respecter certaines règles quant au temps des travaux et leur durée. En 1765, les grands voyers proposent au conseil de légiférer à l'effet que les corvéables réparent et entretiennent les grands chemins royaux, « entre leurs semences et clotures finies[,] et la coupe des foins⁶⁷ ». L'ordonnance de voirie de 1766 impose bien huit jours consécutifs de corvée aux habitants, mais laisse le grand voyer libre de décider du moment où débuteront les ouvrages⁶⁸. Par exemple, à La Baie en 1769, le procès-verbal fixe le commencement de la route immédiatement après les récoltes, lorsque les habitants auront les moyens de

⁶⁵ Article 10 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

⁶⁶ La responsabilité de leur remplacement lorsqu'elles tombent ou qu'elles sont enlevées échoit aussi entièrement à ceux qui sont tenus de les poser.

⁶⁷ 20 novembre 1765, François-Joseph Cugnet, « Observations des grands voyers établis par son Excellence pour les deux districts de la province de Québec », *Op. cit.*

⁶⁸ Les lois anglaises imposent six journées de corvée. Se référer à Richard Burn. *Op. cit.*

subsister⁶⁹. Or, nous constatons que les échéanciers contenus dans les procès-verbaux touchent strictement la réalisation de nouvelles infrastructures, souvent des chemins royaux. Le calendrier des travaux s'échelonne sur quelques mois, ou même sur une année, tout dépendant de leur ampleur⁷⁰. En 1765, les corvéables de la seigneurie Cressé disposaient même de deux années pour parfaire les trois grands chemins, faute de quoi les baillis et les sous-baillis seraient poursuivis en justice à la rigueur de la loi⁷¹.

⁶⁹ 30 juin 1769, « Procès-verbal qui marque un chemin de sortie pour les habitants de la concession Pays-Brûlé, paroisse Baie Saint-Antoine », *Op. cit.*

⁷⁰ Au lac Saint-Paul en 1784, l'ouverture du chemin commencera le 20 juin et se terminera le 20 novembre, tandis qu'à Yamaska en 1788, le chemin du roi et la route se réaliseront entre le 31 mai 1788 et la Sainte-Anne de l'année prochaine. 3 mai 1784, « Procès-verbal qui marque le chemin du lac Saint-Paul dans la paroisse de Bécancour », *Op. cit.* et 31 mai 1788, « Proces verbal un chemin de Roi à la 4^e concession de St. Michel nommé Maska », *Op. cit.*

⁷¹ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.*

TABLEAU 3.1

Tableau comparatif des pénalités imposées aux contrevenants selon la nature de la contravention en vertu des ordonnances de 1766 et de 1777

Nature de la contravention	Pénalité en 1766	Pénalité en 1777
Négliger de se soumettre à la corvée des chemins	4 shillings par jour pour un homme 12 shillings par jour pour une voiture	10 shillings par négligence
Négliger d'entretenir ou réparer les fossés et les clôtures	20 shillings par négligence	10 shillings par négligence
Embarrasser le chemin	20 shillings par offense	5 shillings pour le fautif
Négliger les chemins d'hiver	Aucune mention	5 shillings par négligence
Laisser vaquer les animaux dans les chemins	Aucune mention	5 shillings pour le fautif

Sources : 27 mars 1766, James Murray, « Ordonnance pour faire réparer et raccommoder les Grands Chemins en cette Province », *Op. cit.* et 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

En vue d'inciter les corvéables à réaliser les ouvrages ordonnés, les autorités coloniales maintiennent, et même systématisent les amendes. Ainsi, tout manquement à un article de loi expose le contrevenant à une peine pécuniaire variant entre 4 et 20 shillings. Comme le tableau 3.1 l'indique, loin d'augmenter, le montant des pénalités diminue plutôt en 1777, comparativement à 1766. Par exemple, un habitant qui embarrasse le chemin d'une quelconque façon doit payer une amende de 20 shillings en 1766, comparativement à 5 shillings en 1777. Sans doute pour asseoir leur autorité et pour remettre de l'ordre dans un pays récemment conquis, les autorités coloniales

britanniques imposent des amendes sévères, beaucoup plus élevées qu'en Angleterre⁷².

La diminution de 1777 correspond donc à un réajustement de la pénalité, nettement plus réaliste et plus près des ressources pécuniaires des habitants, en harmonie avec le changement d'attitude de l'administration coloniale à la suite de l'Acte de Québec. Malgré tout, l'obéissance n'est pas assurée, et il y a quelquefois un écart entre la prescription des travaux, leur acceptation mais surtout leur réalisation par les intéressés.

3.2.4 L'attitude des populations locales : de l'unanimité à la contestation

La création ou le changement d'une voie publique suscite parfois des objections, et même des conflits, que ce soit entre les habitants, entre une partie d'entre eux et le grand voyer, ou même entre le grand voyer et les autorités coloniales. Nous retrouvons des indices de ces antagonismes dans les procès-verbaux des grands voyers, mais surtout dans les dossiers de la Chambre du Conseil pour l'homologation de ces procès-verbaux. Les désaccords, peu nombreux il va sans dire, se manifestent de différentes façons, allant de la simple divergence d'opinion lors du marquage du tracé jusqu'à la contestation de l'intégralité du procès-verbal, voire à son annulation par le Conseil.

En territoire centricois, le choix de l'emplacement de la voie publique se fait sur le consentement unanime des personnes assemblées, excepté à Bécancour et à l'Île à la Fourche. À ces endroits, les avis étant partagés, le grand voyer statue le chemin à la pluralité des voix, consignant dans son procès-verbal le nombre de demandeurs et

⁷² Au milieu des années 1760, le contrevenant anglais qui embarasse un chemin public doit débourser 5 shillings pour chaque offense. Voir Richard Burn, *Op. cit.*, p. 596 et Timothy Cunningham, *Op. cit.*, p. 22.

d'opposants au tracé. Or, en 1782, le nouveau chemin du rapide de la rivière Bécancour comprend dix demandeurs et cinq opposants, tandis qu'en 1783, le même tracé rallie sept demandeurs et quatre opposants. À l'Île à la Fourche, huit personnes acceptent la voie marquée par le grand voyer, alors que cinq le désapprouvent. Ces informations, tirées des procès-verbaux, nous permettent de conclure que ces assemblées réunissent relativement peu d'intéressés, et que seulement quelques-uns d'entre eux s'objectent au tracé sélectionné.

Les quelques cas de mésententes autour du choix du tracé mènent à la production de moyens d'opposition à la ratification du procès-verbal. Nous n'avons retrouvé aucun document juridique de ce genre avant les années 1780. Les moyens d'opposition apparaissent en 1785, avec la mise en place de la Chambre du Conseil pour les homologations et la formalisation des procédures. La publication, dans la *Gazette de Québec*, d'un avertissement préalable à la prise en considération d'un procès-verbal donne l'opportunité aux personnes intéressées de comparaître à la séance, ou d'y déléguer un mandataire pour y faire valoir leur opinion et leurs intérêts⁷³. Cette forme d'opposition juridique se manifeste seulement à quatre occasions entre 1785 et 1787⁷⁴.

Tous les moyens d'opposition invoquent la loi de 1777, que ce soit pour dénoncer des irrégularités lors du marquage de la voie, ou lors de la répartition des

⁷³ Le registre de la Chambre du Conseil pour les homologations contient le lieu et la date de la séance, l'identité des conseillers présents, le résumé des délibérations et de la comparution des défenseurs et des opposants à l'homologation, puis la décision finale ou le moment de la prochaine séance.

⁷⁴ Un seul de ces moyens d'opposition, daté du 1^{er} février 1787, mène au rejet du procès-verbal du 7 octobre 1786 fixant la route ou le chemin du moulin de la Lussaudière. La portée des autres oppositions demeure difficile à évaluer, puisque les documents de voirie ne contiennent aucune mention quant à la ratification ou l'annulation des procès-verbaux contestés.

travaux. Au rapide de la rivière Bécancour en mai 1783, Lefebvre de Bellefeuille ne consulte pas les officiers de milice, statuant plutôt sur la connaissance prise lors de sa visite des lieux. À l'Île à la Fourche en septembre 1783, les opposants accusent plutôt le grand voyer d'avoir procédé avec précipitation, prenant simplement les avis des 13 personnes non intéressées qui se trouvaient sur les lieux et refusant d'attendre un quart d'heure les opposants. Au lac Saint-Paul en 1784, la route biaise sur la terre d'André Pereiras, ce qui lui cause un grand dommage et contrevient au troisième article de la loi de 1777. Ces vices de procédure mènent immanquablement au refus d'homologation des procès-verbaux par la Chambre du Conseil, qui exhorte alors le grand voyer à respecter les arrêtés, ce qu'il s'applique à faire par la suite.

Le cas des chemins de moulins est intéressant parce qu'ils paraissent soulever davantage d'objections. En effet, deux moyens d'opposition concernent des chemins de moulin, l'un sur l'Île à la Fourche (1785) et l'autre au fief Lussaudière (1787). Comme ces chemins sont exclusivement requis par le seigneur, aussi propriétaire du moulin, la décision du grand voyer suscite une forte opposition chez les censitaires, qui se retrouvent alors soumis à une double obligation : celle d'y apporter leur grain et celle de réaliser et d'entretenir le chemin banal. Les opposants, au nombre de 93 à l'île à la Fourche et d'une vingtaine au fief Lussaudière, contestent leur responsabilité quant à la construction du chemin. Selon eux, les propriétaires devraient assumer une partie des frais et des travaux, d'autant plus qu'il existe déjà un chemin public à l'Île à la Fourche et que le chemin du fief Lussaudière ne peut être réputé banal puisque le moulin fonctionne deux mois par année, au moment où les inondations d'eau les mettent hors d'état d'y aller.

Les oppositions sont aussi l'expression de rapports de force entre les habitants d'une même paroisse. Selon les témoignages de deux requérants du chemin du rapide de Bécancour, Pierre Déseau et Jean Baptiste Riché, 12 habitants désirent l'établissement du nouveau chemin, alors que seulement deux s'y opposent, mais qu'ils sont appuyés par leurs relations dans l'opposition⁷⁵. Au soutien de la nouvelle voie, Déseau mentionne notamment que les requérants sont tous de pauvres personnes qui ne se chargerait pas de travaux considérables si le chemin était passable et qu'il n'était pas bloqué par un éboulis où se trouvent des arbres de la circonférence d'un tonneau.

Nous constatons que les populations locales ne manifestent pas une résistance généralisée aux ordres du grand voyer comme certaines études le soutiennent pour d'autres voies publiques⁷⁶. Adoptant une vision utilitaire, les corvéables consentent et collaborent volontiers à la mise en place d'une voie publique, perçue comme nécessaire, utile et avantageuse pour eux. L'intervention de l'État se limite à la réglementation des responsabilités et des devoirs de tous et chacun à l'égard de la voie publique pour prévenir les conflits, nuisant à la construction et à l'entretien, ce qui ne les éradique pas pour autant. Ainsi, l'existence d'un procès-verbal n'équivaut pas automatiquement à une nouvelle infrastructure sur le territoire, parfois le procès-verbal change un chemin

⁷⁵ 5 octobre 1786, « Report of the examinations of Pierre Deseau and Jean Baptiste Riché », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier 3 août au 12 octobre 1786.

⁷⁶ Roland Sansfaçon, *Le chemin royal de Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1956, 91 p. ; Jeanne Pomerleau, *Corvées et quêtes : un parcours au Canada français*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH ltée (coll. Ethnologie, CQ133), 2002, pp. 178-185. Pour plus d'informations, se référer à notre article, « Un espace en formation : le système routier dans le sud du district de Trois-Rivières (1745-1841). Les autorités administratives et les acteurs locaux », dans Brigitte Caulier et Luc Courtois, dir., *Québec-Wallonie. Dynamiques des espaces et expériences francophones*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique), 2006, p. 61-76.

existant ou bien officialise un chemin privé, ou alors il reste lettre morte, le Comité refusant son homologation, ou encore les habitants ne réalisant pas les travaux statués. C'est pourquoi, il nous apparaît important d'analyser les répercussions des opérations du grand voyer sur l'aménagement du territoire centricois.

3.3 Les chemins publics du Centre-du-Québec, 1760-1790 : un réseau routier embryonnaire organisé autour des axes locaux et de la voie d'eau

Selon une opinion répandue au milieu du XVIII^e siècle, l'État se doit de prendre en charge l'outillage indispensable aux transactions, et donc les voies publiques, pour stimuler la production et le commerce⁷⁷. Pour cette raison, mais aussi pour des considérations impérialistes, militaires et administratives, le nouveau gouvernement colonial se préoccupe rapidement des voies terrestres. Dès les années 1760, il s'intéressera au rétablissement des voies publiques, dont l'état s'est détérioré depuis le début de la guerre de conquête, pensons à la loi de 1766. Son attention se tournera ensuite vers l'aménagement et l'entretien des voies publiques pour favoriser la colonisation et les liaisons (loi de 1777), tout en cherchant à préserver la voie des usurpations riveraines ou encore des pratiques inappropriées des usagers. Qu'en est-il en territoire centricois ?

⁷⁷ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 509 ; John Hawkins, Observations on the State of the Highways, and on the Laws for Amending and Keeping them in Repair... », Londres, 1763, dans la base Eighteenth Century Collections Online. <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO>, Gale, document numéro : CW3305000764 ; Henri Cavaillès, *La route française. Son histoire, sa fonction. Étude de géographie humaine*. Paris, Armand Colin, 1946, p. 67

3.3.1 L'étroite imbrication des impératifs de colonisation et de connexion

L'expansion des aires de peuplement se répercute sur le réseau primitif des voies publiques, qui étendent à leur tour le territoire accessible à la colonisation. L'évolution des chemins centricois constitue donc un indice de la marche du peuplement. En fait, le territoire occupé n'est pas très étendu à la fin du Régime français, se limitant aux terres à proximité du fleuve Saint-Laurent et aux rives de ses principaux affluents. En 1760, les localités de Saint-Pierre-les-Becquets, Bécancour, La Baie, Saint-François et Yamaska possèdent toutes au moins un axe principal, traversant leur première rangée de concessions. Les autres seigneuries ou fiefs, dont Nicolet et Gentilly, n'en possèdent toujours officiellement aucun, ce qui s'explique par la proximité d'un accès direct à la voie navigable, par une faible population et un développement tardif. Par contre, dès 1765, le grand voyer fixe trois chemins royaux dans la seigneurie Cressé (Nicolet), qui a connu une progression de ses effectifs depuis 1760 (se référer au tableau 3.2).

Entre 1765 et 1771, les procès-verbaux dotent les concessions récemment peuplées d'axes de communication. Les nouveaux chemins s'implantent dans les espaces intermédiaires entre les fiefs où les chemins existent déjà. La logique reste la même : la voie de passage parcourt les concessions, suivant étroitement le rivage et les côtes pour relier les concessionnaires entre eux, mais surtout pour leur donner accès aux espaces communs (par exemple l'église et le moulin), au cours d'eau navigable le plus près et au fleuve Saint-Laurent, qui demeure, sans contredit, le principal moyen de communication. Comme on souhaite que les infrastructures soient en bon état, les habitants préfèrent demander leur officialisation par le grand voyer plutôt que de

simplement aménager des sentiers ou des chemins privés, auxquels nulle obligation juridique n'est rattachée⁷⁸.

TABLEAU 3.2
État de la population des localités centricoises en 1760, en 1765 et en 1790

Paroisses/Localités	Âmes (maisons) en 1760	Âmes en 1765	Âmes en 1790
Saint-Pierre-les-Becquets	n.d.	219	371
Gentilly	164 (26)	173	378
Bécancour	353 (73)	332	1027
Village Sainte-Marguerite	n.d.	n.d.	447
Nicolet	268 (59)	510	884
Baie-du-Febvre	279 (57)	467	1411
Saint-François-du-Lac	319 (59)	417	840
Yamaska	483 (117)	524	1324

Source : Pour 1760, les données proviennent de Marcel Trudel, *Le régime militaire... op. cit.*, p. 19-24. Pour 1765 et 1790, les informations sont tirées de l'appendice 6 de l'ouvrage d'Ivanhoé Caron, *La colonisation de la province de Québec, débuts du régime anglais, 1760-1791*. Québec, L'Action Sociale Ltée, 1923, p. 273.

Les impératifs de colonisation et de connexion se retrouvent ici étroitement liés. Les chemins royaux existants se prolongent au rythme de l'établissement des concessions. Puis, dès 1769, des routes relient les secondes rangées de concessions à l'axe principal et à la voie d'eau. Le phénomène croît dans les années 1780, puisque les concessionnaires s'installent toujours un peu plus loin à l'intérieur des terres, renforçant alors leur besoin en infrastructures terrestres pour les relier aux centres des activités sociales et économiques de leur seigneurie. Tel l'affluent d'une rivière, la route permet

⁷⁸ Si le chemin ne découlait pas d'un acte du grand voyer, les concessionnaires du terrain où passe un tel chemin peuvent le boucher à leur guise et s'opposer à ce que quelqu'un y passe. François-Joseph Cugnet, *Traité de la police*. Québec, Guillaume Brown, 1775, p. 9.

le déplacement vers l'axe principal, mais à la différence près qu'elle favorise aussi la mobilité inverse, c'est-à-dire de la voie d'eau vers les terres à concéder.

L'occupation du territoire progresse grâce à l'arrivée de migrants acadiens, déportés de la Nouvelle-Écosse entre 1755 et 1762⁷⁹. En effet, dès 1758, un premier groupe d'Acadiens s'implante aux abords du lac Saint-Paul, sur les terres non défrichées au sud-est du lac, près de la mission des Abénakis de Bécancour. Un second groupe arrive en 1764, puis un troisième plus important en nombre, en 1766. Les nouveaux arrivants prennent des terres dans la seigneurie de Bécancour, dans les fiefs Godefroy et Roctaillade, puis dans la seigneurie de Nicolet. Espérant retourner en Acadie, ils ne défrichent les lots qu'à partir du moment où les autorités coloniales reconnaissent leurs droits légaux (1763), et qu'ils peuvent alors acquérir officiellement les titres de concession, ce qu'ils font massivement entre 1766-1769⁸⁰. La présence acadienne se concentre principalement sur trois aires de peuplement successives : le lac Saint-Paul, le village Godefroy ou Sainte-Marguerite, et la Pointe-au-Sable. Cette répartition du peuplement engendre un besoin en voie publique officielle, principalement en chemins de sortie pour joindre la voie d'eau et le chemin royal, mais aussi pour une voie de communication entre les groupes répartis entre les paroisses de Bécancour et de Nicolet.

⁷⁹ Pour des informations générales sur la déportation des Acadiens, voir Craig Brown, *Op. cit.*, p. 212-214. Pour des informations sur l'arrivée des Acadiens dans les seigneuries Nicolet et Bécacour, voir Pierre-Maurice Hébert, *Saint-Grégoire, ville de Bécancour*. Montréal, Éditions de l'Écho, 1991 (1^{ère} édition : 1977), p. 9-70. Comité de l'album-souvenir du 200^e de Saint-Grégoire-le-Grand, *Saint-Grégoire-le-Grand : 200 ans d'histoire, 1802-2002*. Bécancour, Fabrique de Saint-Grégoire-le-Grand, 2001, p. 23-25.

⁸⁰ Comité de l'album-souvenir du 200^e de Saint-Grégoire-le-Grand, *Op. cit.*, p. 25.

Quelques localités centricoises connaissent une forte progression de leurs effectifs (voir le tableau 3.2). C'est le cas pour Bécancour, La Baie et Yamaska, toutes des paroisses où le grand voyer intervient pour créer de nouvelles routes ou changer un chemin existant. Ailleurs, à Saint-Pierre-les-Becquets et Saint-François, les chemins royaux tracés sous le Régime français semblent convenir à la population locale, qui croît plus faiblement. À Gentilly, bien qu'il n'existe toujours aucun chemin officialisé par procès-verbal, une voie privée dite royale relie toutefois la rivière Gentilly à Bécancour⁸¹. De telles voies officieuses, temporaires ou permanentes, sont assurément disséminées partout sur le territoire ; les procès-verbaux de la période 1791-1815 le confirment. Aménagées à l'initiative des habitants et dans leur intérêt immédiat, on ne demande leur officialisation que lorsque leur existence et leur localisation, mais surtout leur entretien, suscitent des conflits, l'objectif étant aussi d'en améliorer l'état.

Comme le grand voyer n'est pas autorisé à agir de sa propre initiative pour planter de nouvelles infrastructures ou officialiser les voies usitées, les volontés locales influencent grandement l'établissement des voies publiques et leur répartition dans l'espace. Les procès-verbaux, réalisés en réponse aux requêtes des habitants, représentent, il faut bien le dire, des interventions à la pièce plutôt que des actions structurées selon un plan d'ensemble. La superposition des différents type de voies illustre parfaitement l'enchevêtrement des sphères public et privé, qui forment encore un tout indistinct, où certains tronçons officiels en côtoient d'autres simplement officieux.

⁸¹ 23 avril 1792, « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin du Roi depuis la rivière Gentilly, dans la seigneurie du même nom, jusqu'à la terre de François Lavigne, dans la direction de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, p. 157.

En fait, les seuls chemins publics entièrement aménagés à la demande des autorités coloniales se trouvent à l'extérieur de la région étudiée. Il s'agit du chemin de long cours Québec-Montréal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent et du chemin du Portage du Témiscouata. Les quelques informations glanées ici et là laissent croire que le gouvernement y intervient directement pour établir le service de courrier⁸². Plus qu'un simple lieu de passage destiné à la circulation locale, ces chemins publics constituent des axes clés structurant, à divers degrés, les activités et les déplacements.

3.3.2 La répartition spatiale des chemins publics centricois, 1760-1790

Vers 1760, il existe quelques tronçons de chemins royaux, répartis à proximité des principaux cours d'eau du territoire centricois, entre le district de Québec et le district de Montréal. Un chemin en bordure du fleuve Saint-Laurent relie Saint-Pierre-les-Becquets et Deschaillons. Deux chemins royaux longent la rivière Bécancour vers l'intérieur des terres, l'un sur la rive nord-ouest dans le fief Dutord et l'autre sur la rive sud-est dans la seigneurie de Bécancour. Un chemin court parallèlement au lac Saint-Pierre d'un bout à l'autre des terres concédées dans la seigneurie de La Baie. Des segments de chemins relient tant bien que mal les concessions établies sur les rives de la rivière Saint-François. Puis, un chemin royal longe le fleuve Saint-Laurent, à proximité des rivières Yamaska et Saint-François. Ces chemins conviennent amplement aux populations locales, puisque la plupart demeurent inchangés entre 1760 et 1790.

⁸² Les écrits de Marcel Trudel, Marcel Trudel, *Les débuts du régime seigneurial au Canada*. Montréal, Fides (Coll. Fleur de Lys), p. 89-90 et d'Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Op. cit.*, p. 278-290 contiennent quelques détails relativement à ces deux chemins de poste.

Un seul chemin public mis en place dans les années 1710 fait l'objet de réaménagements : le chemin royal sur la rive nord-est de la rivière Bécancour. En 1771, les habitants réclament un chemin plus commode et plus aisé que celui du rapide, qui descend à la prairie de Pierre Colombe. Pour éviter l'encombrement par les eaux et les glaces du printemps, le nouveau tronçon de voie publique passera désormais par le haut de la côte, en droite ligne depuis la terre de Colombe jusqu'à la descente de Joseph LeVasseur. Au début des années 1780, après plusieurs tentatives, la section attenante à ce chemin est déplacée plus loin vers l'intérieur des terres, en raison, notamment, d'un éboulis qui avait emporté le chemin sans doute trop rapproché de la rivière. Les inondations printanières, la dangerosité des côtes et des précipices pour les voituriers justifiaient également un tel réaménagement.

Aux chemins existants à la fin du Régime français s'en ajoutent d'autres à proximité du fleuve Saint-Laurent, tout près de la rivière Nicolet, un endroit dépourvu de voie publique. En 1765, le grand voyer trace trois chemins royaux à la seigneurie Cressé : l'un du côté sud-ouest de la rivière Nicolet, l'autre du côté nord-est de cette même rivière, et un troisième sur l'Île à la Fourche⁸³. Ces chemins permettent de joindre le manoir seigneurial, l'église, le moulin banal, la rivière de même que les terres établies et à concéder, bref les principaux lieux d'activité de la seigneurie. Bien qu'il y ait une tentative pour changer une section du chemin conduisant au moulin en 1783, nous

⁸³ 21 septembre 1765, « Proces verbal de reglemen & pour trois grands chemins du Roy dans la seigneurie de Cressé Rivière Nicolet... », *Op. cit.* L'utilisation de repères familiers aux contemporains et l'absence de plan figuratif nous placent dans l'impossibilité de positionner exactement les chemins publics.

observons que les voies tracées ne feront l'objet d'aucun réaménagement jusqu'à la fin de 1790.

Il faut attendre 1769 pour qu'une première route ou sortie de concession soit réalisée sur le territoire centricois. Celle-ci sera établie dans la seigneurie de La Baie. Cela paraît passablement tardif, puisque à certains endroits à proximité des grands centres (Québec et Montréal) de telles infrastructures sont implantées depuis le Régime français. La route dont il est ici question est fixée dans la ligne de division des terres de Louis Manceau et de Jean-Baptiste Pépin, depuis le bord du lac Saint-Pierre jusqu'au haut de leur ligne, à la seconde rangée de concession. Ainsi, la route se raccorde au chemin royal marqué en 1710 pour permettre aux concessionnaires du Pays Brûlé d'aller à l'église, au moulin et même à la ville en passant par le lac Saint-Pierre.

Dans la seigneurie de La Baie, les aménagements de routes se poursuivent à la fin des années 1780, alors que la population connaît une croissance phénoménale et progresse toujours un peu plus vers l'intérieur des terres. En 1787, le grand voyer marque un chemin de sortie pour communiquer de la seconde concession au chemin royal, cette fois entre les terres d'André Guay et de Joseph Guilbert, puis d'André Guay et d'Étienne Beaupré. L'année suivante, il reconnaît une route de la première concession de La Baie pour aller en profondeur, route [dans la ligne de Houle et Lemire] dont on ne peut retrouver le procès-verbal. En 1790, il officialise une route existante, traversant la troisième concession, dans laquelle les habitants travaillent déjà, mais qui n'est pas encore verbalisée. Ces différentes interventions multiplient les accès au chemin royal,

prolongent les routes existantes et légalisent des tronçons déjà usités vers les nouveaux établissements, pour les lier au chemin royal et à la voie d'eau.

Les interventions du grand voyer se concentrent aussi dans la paroisse de Bécancour, particulièrement autour du lac Saint-Paul, où le peuplement progresse, entre autres, vu l'arrivée d'immigrants acadiens. Une première intervention a lieu en 1771, le voyer règle alors plusieurs voies pour la commodité des tenanciers des villages Godefroy et Roctaillade. Tout d'abord, une route depuis la rivière Bécancour jusqu'au lac Saint-Paul pour permettre aux habitants, dont la plupart n'ont point de chevaux, d'aller en canot. À ce tronçon s'adjoint une route sur le bord et le long du lac Saint-Paul. Enfin, plus loin à l'intérieur des terres, où le terrain est moins exposé à l'eau, le chemin, dit d'en haut, traverse les terres des demandeurs, puis suit la ligne d'André Pereras et de Joseph Labarre jusqu'à la rivière Bécancour. Quoiqu'il soit sis sur l'endroit arpental destiné à servir de grande route d'une paroisse à l'autre, ce chemin parallèle aux routes précédemment tracées s'apparente à un chemin privé, puisque le droit de passage y est limité aux habitants chargés de son entretien.

Or, en 1784, comme le chemin du haut du lac Saint-Paul n'a été accordé que pour un temps limité seulement, et comme l'eau y séjourne au moins un mois chaque année, le grand voyer marque un nouveau chemin de Roi pour servir de communication d'une paroisse à l'autre. En 1788, une section de ce nouveau chemin biaisant sur la terre de Michel Lamothe sera déplacée dans la ligne de Lamothe et Landry, qu'elle suit sur près de sept arpents, et de là, vers le nord-est pour rejoindre l'ancien chemin à la ligne de Lamothe et Joseph Richard.

Au fil des ans, les habitants de Bécancour et des fiefs avoisinants réclament diverses sorties les raccordant à la voie principale. En 1781, le grand voyer verbalise une route sise dans la ligne de séparation entre les terres d'Étienne et d'Honoré Hébert. Cette voie relie les seconde concessions des fiefs Godfroy et Roctaillade au chemin royal depuis 1778. Quelques années plus tard, en 1787, le grand voyer trace une autre route pour communiquer de la seconde concession du lac Saint-Paul au chemin royal.

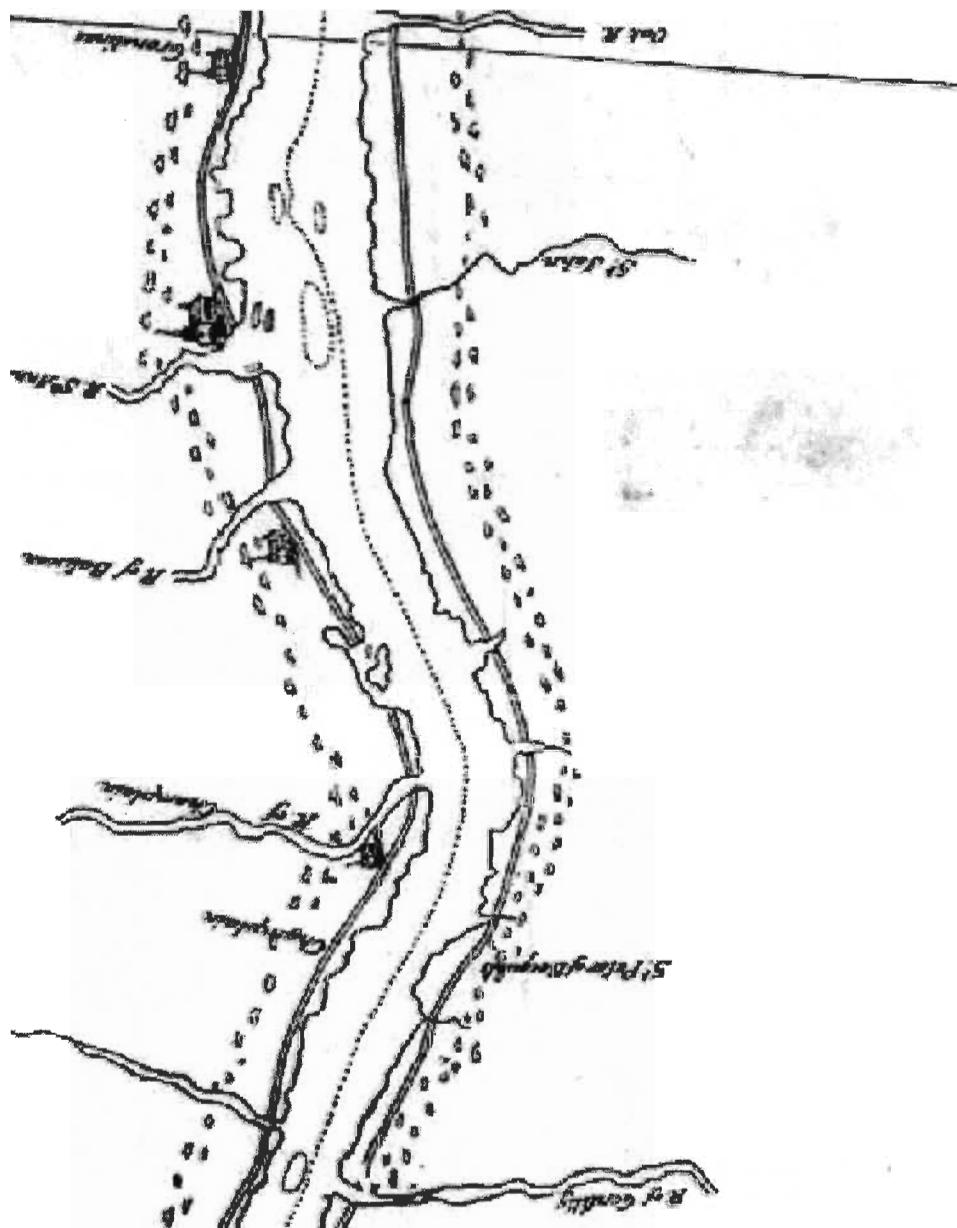
Une autre intervention affecte la région centricoise dans son extrémité ouest, cette fois. En 1788, le grand voyer se transporte à Saint-Michel d'Yamaska pour examiner l'ancienne route, réalisée par les habitants de la quatrième concession, de leur propre initiative. Cette route est cependant extrêmement mauvaise, et même périlleuse sur cinq arpents. Comme elle serpente et traverse en biais sur deux terres au sud-ouest, et que sa remise en état et son entretien occasionneraient de grands coûts, le grand voyer fixe la nouvelle route sur la ligne seigneuriale de Saint-Charles. Cette route commencera au chemin tracé par De Léry le 9 juillet 1771 et montera jusqu'au chemin royal de la hêtrière, ou troisième rang de Saint-Charles. Lors de sa visite en la seigneurie, le grand voyer réaménage aussi le chemin royal traversant les terres de la quatrième concession de Saint-Michel pour raccourcir considérablement le cheminement.

Entre 1765 et 1790, le grand voyer intervient surtout dans les premières rangées de concessions des seigneuries, aux abords des rivières Bécancour, Nicolet et Yamaska, ainsi qu'à proximité des lacs Saint-Paul et Saint-Pierre. Ses opérations varient selon les demandes et les besoins des requérants. Où le chemin royal existe, il s'agit de modifier son tracé ou d'y rattacher des routes ou des sorties de concessions. Où il n'y en a pas, il

suffit de tracer une voie publique ou encore de simplement reconnaître un chemin déjà usité. Les différents chemins implantés constituent toujours des axes organisés à l'échelle de la seigneurie ou du fief pour la communication interne et l'utilité locale. Ces chemins relient tout au plus deux seigneuries adjacentes. Comme on peut le constater, nous sommes loin du chemin royal quasi-continu entre Saint-Pierre-les-Becquets et Yamaska, représenté sur la carte de Murray de 1760⁸⁴ (se référer aux figures 3.2.1, 3.2.2 et 3.2.3). Cette voie, projetée par les autorités coloniales, demeure régie à plusieurs endroits par les obligations coutumières. Les usagers ne ressentent visiblement pas le besoin d'officialiser le chemin usuel pour assurer la liberté et la commodité du passage, du moins, pas avant le début du XIX^e siècle.

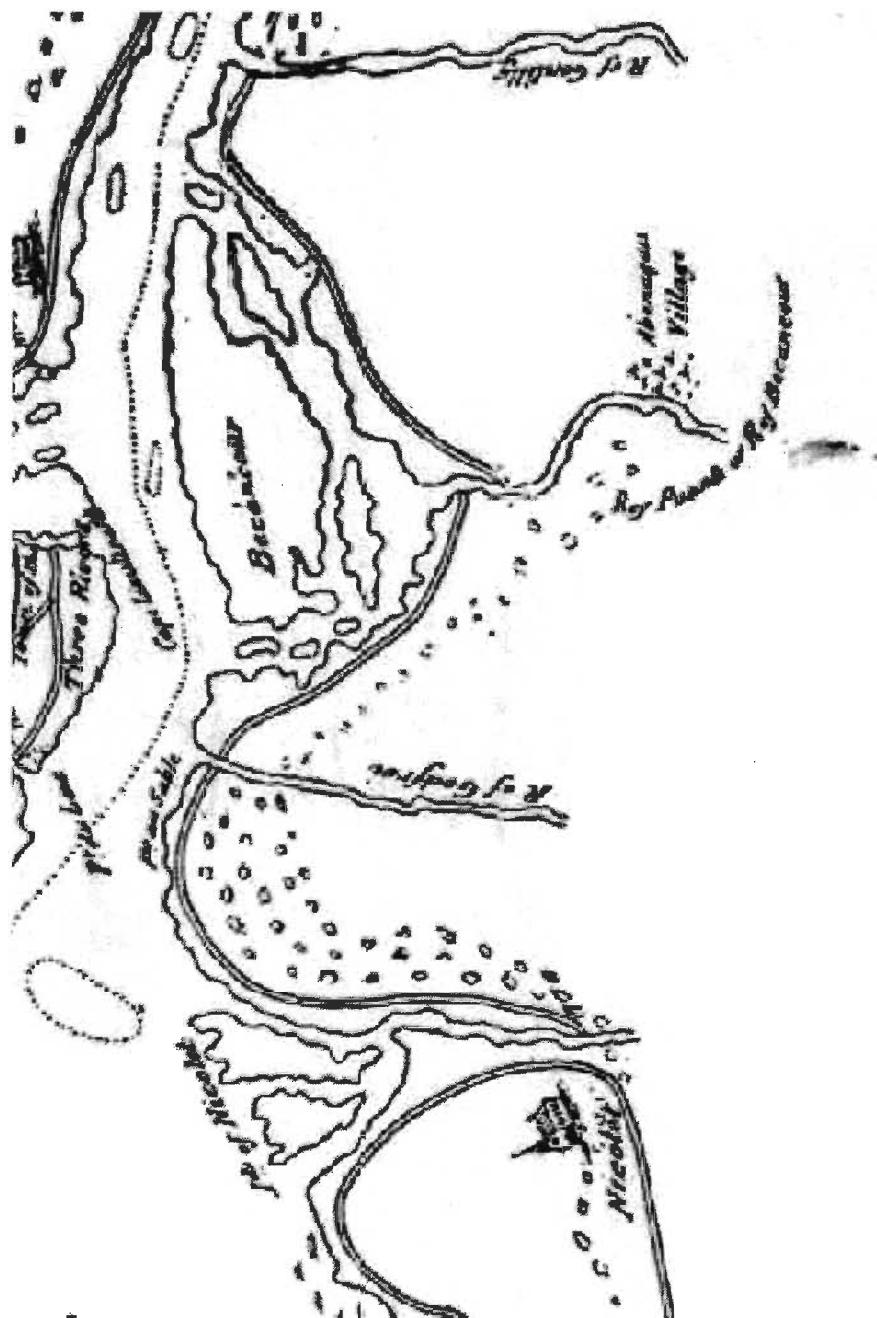
⁸⁴ Il s'agit d'une des premières cartes réalisées par la nouvelle administration britannique qui est encore peu familière avec le territoire conquis. En fait, la carte de Murray semble plus ou moins représentative des chemins publics, car certains tronçons illustrés sur la carte ne sont aménagés que plus tard au XVIII^e siècle. Par exemple, les chemins à proximité de la rivière Nicolet font l'objet d'un procès-verbal seulement en 1765.

FIGURE 3.2.1
**Chemins publics de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières,
section est, 1760**



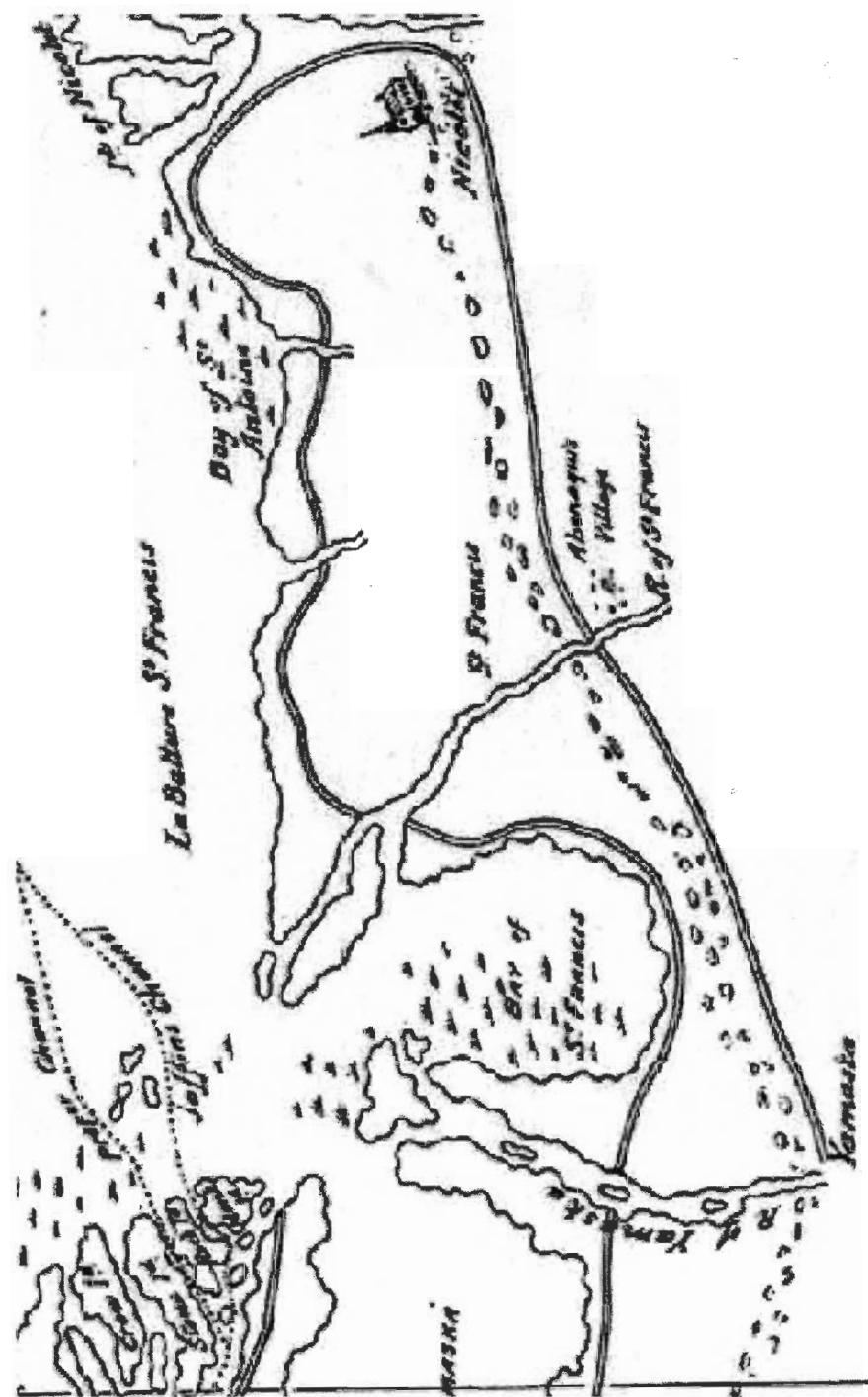
Source : John Montresor et James Murray, *Extract from a Sketch of the River St. Lawrence from Montreal to Deschambault by order of His Excellency James Murray Lt. Governor of Quebec by Capn. Montresor.* [1760], disponible en ligne dans la base de données Cartes et plans de la BAC.

FIGURE 3.2.2
Chemins publics de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières,
section centre, 1760



Source : John Montresor et James Murray, *Op. cit.*

FIGURE 3.2.3
Chemins publics de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières,
section ouest, 1760



Source : John Montresor et James Murray, *Op. cit.*

3.3.3 Du droit de passage à la facilité de déplacement, un espace public libre et commode

Au cœur des interventions gouvernementales se trouvent les notions de voie publique et de liberté de passage. Héritage de la jurisprudence française et anglaise, le chemin public correspond au droit de passer et repasser sur une certaine portion de terre puis à un lieu de passage avalisé par l'État, gratuit et ouvert à tous. Dans les années 1780, la responsabilité de l'État en matière de voie publique n'est plus à légitimer. Les populations locales intègrent cette notion d'espace public, commun et utile à tous, réclamant d'ailleurs d'elles-mêmes l'intervention du grand voyer. Le procès-verbal du chemin public les astreint alors légalement aux travaux, mais leur garantit, en retour, un accès perpétuel à un passage libre de toute obstruction.

En 1771, le grand voyer accorde toutefois une permission spéciale aux dix demandeurs du chemin du haut du lac Saint-Paul. Il les autorise à boucher le chemin, de façon que les habitants qui ont refusé de s'unir avec eux ne puissent le dégrader par le transport de fardeaux pouvant occasionner un entretien trop considérable pour leurs forces, lorsque le chemin d'en bas, le long du lac Saint-Paul, sera complètement inondé au printemps⁸⁵. Ainsi, ce chemin a un statut particulier, entre voie publique et voie privée, le chemin n'étant pas ouvert à tous comme il devrait l'être en principe.

⁸⁵ 19 octobre 1771, « Procès-verbal au sujet d'un chemin de sortie réclamé par les habitants du Lac Saint-Paul, villages de Godefroy et de Roquetaillade, paroisse de Bécancour », *Op. cit.*

Or, tout chemin public doit être dégagé et libre d'obstacles. Ainsi, la loi de 1766 reprend, presque mot pour mot, l'interdit anglais qui défend à quiconque de mettre dans tout grand chemin qui n'aura pas 20 pieds de largeur, de la pierre, du bois, de la paille, du fumier ou autre chose qui puisse embarrasser ou nuire⁸⁶. On tolère ici que les riverains utilisent une partie du chemin à leur profit, pourvu qu'ils laissent une largeur suffisante pour le passage. En revanche, la loi de 1777, en plus d'interdire aux riverains de laisser vaquer leurs chevaux et leurs cochons dans les grands chemins, stipule qu'aucun embarras n'y sera toléré, que ce soit des pierres, des racines d'arbres, des piquets, du fumier, ou d'autres encombremens quelconques⁸⁷. Cette nouvelle mesure dissocie un peu plus la voie publique de l'espace privé, cherchant à affranchir le chemin des empiètements des riverains et, donc, à former une entité distincte, autonome et souveraine, où chacun passe librement et facilement.

Les procès-verbaux des grands voyers ne renferment pourtant aucune référence directe à ces proscriptions, vraisemblablement jugées notoires. En contrepartie, ils attestent que les populations locales se soucient de la commodité du passage. Ainsi, à Bécancour, les requérants sollicitent à différentes reprises le déplacement d'un chemin incommodé et dangereux, inondé au printemps et interrompu pendant plus de trois semaines par année. Le grand voyer accède à leurs demandes et rectifie l'axe, question de faciliter le passage et le cheminement. Cette intervention répond aussi aux exigences

⁸⁶ Richard Burn, *Op. cit.* et Timothy Cunningham, *Op. cit.*

⁸⁷ Les fautifs s'exposent à cinq shillings d'amende selon l'article 9 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*

des autorités coloniales, dont le mandat est de régler le passage, mais aussi les usages de la voie publique, de manière à policer les conduites et à maintenir le bon ordre.

3.3.4 La circulation et l'état des chemins, combattre l'insouciance et l'irresponsabilité

Outre-mer, en Angleterre particulièrement, dès le XVIII^e siècle, plusieurs lois réglementent la construction des véhicules (dimensions, roues, largeur) et leurs usages (poids transportés, attelage, nombre de bêtes attelées)⁸⁸. Ces arrêtés visent essentiellement à prévenir la détérioration des chemins royaux par ces intrus, ces véhicules importuns, qui dérangent l'ordre établi. Dans la Province de Québec, l'apparition tardive et l'utilisation limitée de ces derniers expliquent, à notre avis, pourquoi les autorités tardent à s'y intéresser. Seuls deux règlements particuliers voient le jour entre 1760 et 1790 : l'un de 1764 prévenant les désordres causés par les cavaliers et les conducteurs de voitures dans les villes et les faubourgs, l'autre de 1780 codifiant les pratiques des maîtres de poste⁸⁹. Les premières plaintes à l'encontre de l'usage de certaines voitures d'hiver émergent en 1785. Le grand voyer Renaud affirme alors que les traîneaux à haut membres, très chargés, ravagent les chemins, y formant des pentes dangereuses et des cahots⁹⁰. Cependant, les autorités coloniales n'adopteront une

⁸⁸ Sidney Webb et Beatrice Webb, *The Story of King's Highway*. Londres, Frank Cass and Co. Ltd, 1963 (1^{re} éd. 1913), p. 74-75.

⁸⁹ 6 novembre 1764, « Ordonnance pour prévenir les Désordres qui pourraient arriver par des Cavaliers, et des Meneurs de Charettes, Cabrouettes, Traines, Carioles et autres Voitures quelconques dans les Villes de cette Province, et pour régler les Louages de Chevaux et Voitures pour la Commodité des Voyageurs dans la dite Province » dans Arthur G. Doughty, *Rapport sur les archives publiques pour l'année 1913*. Ottawa, J. de L. Taché, 1915, p. 65-67. Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 734, réf. à Ordonnances, p. 100.

⁹⁰ « Les traîneaux à haut membres, dont se servent depuis quelques années les habitants pour amener en ville leur bois, foins, & autres denrée, les ruinent absolument, creusant des pentes dangereuse, & formant

réglementation générale des voitures que dans les années 1790. Soulignons que les griefs concernent généralement le milieu urbain et les chemins de poste et ne correspondent pas avec la situation centricoise, qui s'avère d'ailleurs à cet égard très difficile à documenter.

En revanche, dès 1761, les gouverneurs coloniaux règlementent la circulation sur les chemins d'hiver. Ainsi, toutes les voitures faisant route de Québec à Montréal marcheront sur la droite du chemin, c'est-à-dire vers la terre, et celles qui descendront de Québec à Montréal marcheront sur la gauche, c'est-à-dire vers la grève, sous peine d'une piastre d'amende contre les conducteurs de la voiture⁹¹. D'ailleurs, en 1768, dans ses observations soumises au comité établi pour la police des rues et des grands chemins de la province, le grand voyer du district de Montréal, Hertel de Rouville, affirme qu'il a fait battre deux chemins sur les côtes, l'un pour monter et l'autre pour descendre⁹². Sans quoi, lorsque les voyageurs se rencontrent sur le même chemin, ils sont obligés de jeter leurs chevaux et leurs voitures dans la neige, ce qui occasionne souvent « du mal » aux hommes et aux chevaux. Quelquefois, des querelles éclatent même entre ceux qui refusent de céder le passage et « de partager le bon et le mauvais du chemin⁹³ ». C'est,

des cahots désagréables dont tout le monde se plaint comme ils sont très court ne portant sur la neige que de 3?? à quatre puis ils font ces cahots désagréables ils sont aussi trop étroit n'ayant qu'environ 22 à vingt six pouces de large. » Huitième observation du document du 10 février 1785, Jean Renaud, « Remarques & projets, touchant les chemins & ponts dans le district de Quebec », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier janvier à mai 1785.

⁹¹ Marcel Trudel, *Le régime militaire... op. cit.*, p. 90-91 et Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie ... », *Loc. cit.*, p. 278.

⁹² 12 janvier 1768, René-Ovide Hertel de Rouville, « Observations que le Grand Voyer pour le district de Montréal soumet au comité du Conseil établi pour la police des rues et grands chemins dans cette province », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier printemps 1768.

⁹³ *Ibid.*

pourquoi, le grand voyer réclame la passation d'un règlement enjoignant toute personne, voyageur ou voiturier, à se tenir toujours sur le chemin de leur droite, ainsi les voitures qui montent et qui descendent ne se renconterraient jamais, ce qui éviterait bien des difficultés.

On peut se questionner sur l'impact d'un tel règlement, puisque les voituriers n'observent déjà pas la règle qui leur ordonne de conduire leur cheval. Il est même courant que les conducteurs des voitures à deux chevaux, lorsqu'ils sont plusieurs, se réunissent dans la dernière voiture pour fumer et qu'ils laissent alors les chevaux aller librement⁹⁴. Les autres usagers s'en trouvent souvent fort embarrassés. Ces fumeurs, souvent ivres, insultent même fréquemment les usagers qui osent leur faire des remontrances. De telles pratiques, répertoriées dans le district de Montréal, ont-elles cours ailleurs dans la province ? Sont-elles le propre d'une catégorie d'utilisateurs ? Nous ne pouvons répondre à ces interrogations. Nous pouvons simplement avancer que les usages de la voie publique s'écartent occasionnellement des prescriptions, surtout à proximité des milieux urbains où convergent nombre de voyageurs et de voituriers. Le caractère local des voies publiques centricoises laisse plutôt présager que les déplacements s'opèrent sur de courtes distances, pour des motifs particuliers et à des moments précis de l'année.

Alors que les témoignages sur la condition des chemins centricois se font très rares, certains documents administratifs (les lois, les débats des comités des chemins,

⁹⁴ *Ibid.*

mais surtout les rapports des grands voyers) regorgent de plaintes à l'égard du mauvais état des chemins coloniaux. Selon le voyer Jean Renaud, dans ce pays, tout conspire pour détériorer les bons chemins : le climat, le temps des travaux, la construction désavantageuse des voitures et l'absence de fonds publics réservés pour cet objet⁹⁵. Mais, les perceptions diffèrent selon les attentes et les usages des acteurs. Les plaintes proviennent surtout des courriers, des voyageurs, des autorités coloniales et de leurs agents, aux yeux de qui les chemins publics doivent assurer une communication libre, facile et efficace. Les populations locales se formalisent rarement de l'état du chemin, le percevant simplement comme un substitut de la voie d'eau et un lieu de passage, se préoccupant particulièrement de pouvoir y passer quand bon leur semble, ou quand la nécessité s'en fait sentir.

Au milieu du XVIII^e siècle, on considérait du devoir de l'État de prendre en charge l'outillage indispensable aux transactions, et donc les voies publiques, pour stimuler la production et le commerce⁹⁶. Ainsi, l'État institue un droit de voirie déterminant clairement les devoirs et les responsabilités de chacun auprès d'une organisation centralisée autour du gouverneur et de ses conseillers. Les procès-verbaux

⁹⁵ Le mauvais état des chemins s'explique par la neige et la poudrerie de l'hiver, les pluies abondantes du printemps et de l'automne, les gels et les dégels annuels qui rendent les chemins vaseux. Le fait que les habitants ne travaillent aux chemins qu'à partir du 15 juin, une fois leurs semences terminées, n'améliore en rien leur état. Témoignage de Jean Renaud relaté par Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *Loc. cit.*, p. 290-291.

⁹⁶ Gonzalve Doutre et Edmond Lareau, *Op. cit.*, p. 509 ; Henri Cavaillès, *Op. cit.*

et les documents législatifs consolident l'autorité et le pouvoir du grand voyer sur les chemins publics en émergence.

Nous avons vu que les nouvelles lois de voirie de 1766 et de 1777, subséquentes aux changements constitutionnels de 1763 et de 1774, modifient peu les pratiques locales des acteurs. Les travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation reposent encore sur les individus intéressés, qui les exécutent à leur gré, se basant sur leur savoir, leur expérience et leur connaissance du milieu. Les chemins publics se créent même à leur instigation, en réponse à leurs besoins et pour leur avantage, engendrant un réseau primitif⁹⁷ à l'échelon local, dont la fréquentation paraît toutefois circonscrite. Car, les habitants privilégient la voie d'eau pour les déplacements sur de longues distances.

En somme, le rôle de l'État se limite essentiellement à cautionner la voie publique et à veiller à ce qu'elle soit libre, commode et assurée, hormis pour les quelques chemins de poste coloniaux où il exerce un plus grand leadership⁹⁸. Il faudra attendre le début du XIX^e siècle pour assister à un certain élargissement de son champ d'action, qui passe, entre autres, par l'allocation de sommes d'argent destinées à la voirie.

⁹⁷ Le terme de réseau primitif correspond ici au premier stade de développement : « trunk lines with few feeder lines », « trails predominated », Andrew F. Burghardt, « The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851 », *Annals of the Association of American Geographers*. 59, 3 (septembre 1969), p. 425-427.

⁹⁸ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *Loc. cit.*, p. 280.

CHAPITRE 4

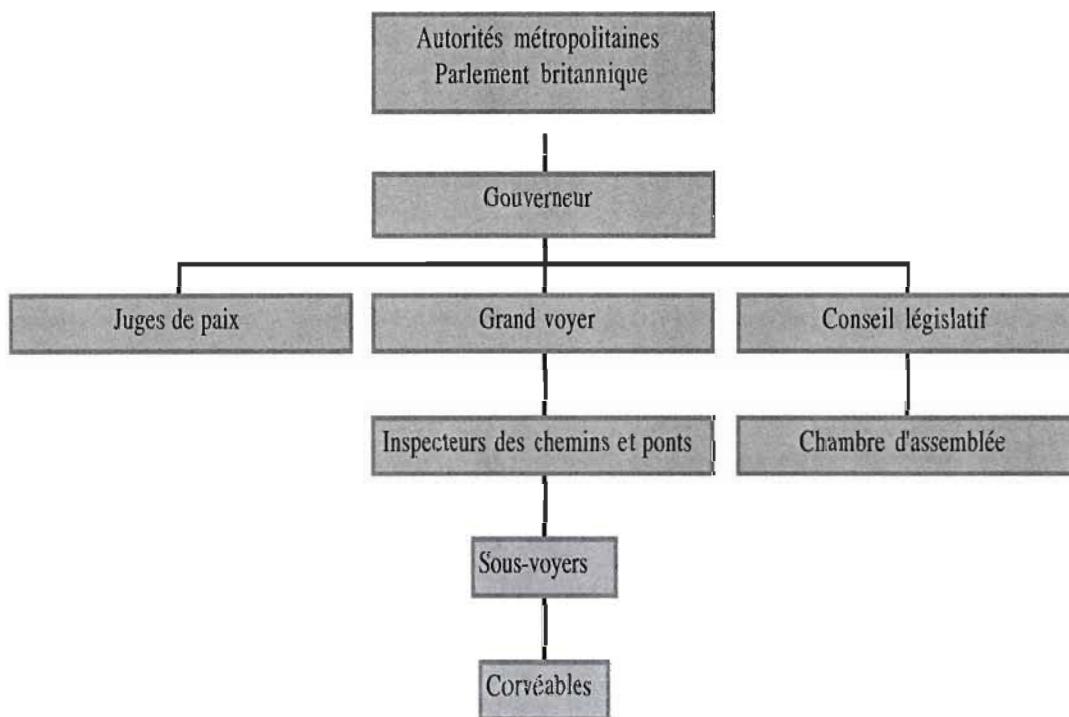
Apogée et déclin du régime des grands voyers, 1791-1841

L'inquiétude suscitée par la Révolution française jumelée à l'arrivée massive des Loyalistes à la fin de la Guerre d'indépendance américaine (1776-1783) et à la multiplication des critiques internes relativement à la constitution et aux structures politiques existantes incitent le gouvernement colonial à adopter un nouvel acte constitutionnel, le 10 juin 1791. L'acte crée des dualités et renforce les contradictions déjà existantes dans les lois en vigueur, qui restent un mélange entre les traditions britanniques et françaises. Tout en reprenant de larges pans de l'Acte de Québec de 1774, elle introduit des éléments proprement britanniques, dont la concession des terres en *franc et commun socage* (cantons), la subdivision du territoire en comtés électoraux, et l'établissement d'une Chambre d'assemblée élue au suffrage censitaire.

Ces éléments viennent sensiblement modifier l'administration de la voirie et renforcer son caractère original. Une nouvelle loi (1796) renforce alors le formalisme des procédures et place l'organisation sous la direction des grands voyers et des juges de paix, tout en maintenant les principes et les pratiques de voirie antérieurs. Cependant, l'ouverture du territoire cantonal à la colonisation révèlera rapidement les limites de la législation, notamment pour l'aménagement et l'entretien des voies publiques sur un territoire encore faiblement peuplé. Les critiques (en provenance des cantons surtout) se multiplieront, réclamant des réformes, voire l'abolition pure et simple de la charge de grand voyer, qui perdurera toutefois jusqu'en 1841. Voyons maintenant de façon plus

détaillée comment la nouvelle loi, les défis qu'elles posent et les critiques qu'elles engendrent se répercuteront sur l'administration de voirie, et les responsabilités des acteurs de voirie (se référer à la figure 4.1)

FIGURE 4.1
Organigramme des acteurs de voirie, 1796-1836



4.1 Le gouverneur : un pouvoir de ratification maintenu ?

Craignant les excès démocratiques, considérés comme un des facteurs des mouvements révolutionnaires américain et français, les autorités métropolitaines maintiennent un pouvoir exécutif puissant qui s'exerce dans la colonie par l'entremise

du gouverneur et d'un conseil exécutif¹. En matière de voirie, nous constatons cependant un déplacement du pouvoir exécutif vers le pouvoir judiciaire, premier jalon du passage d'un gouvernement autocratique à une société de droit, où le gouverneur exerce essentiellement un pouvoir de ratification.

4.1.1 Gouverneur, actes législatifs et contexte colonial, 1791-1814

Au départ, l'Acte constitutionnel de 1791 n'amoindrit en rien les responsabilités et les prérogatives du gouverneur. En tant qu'administrateur de la province de Québec et représentant du pouvoir britannique dans la colonie, il nomme les agents du gouvernement, dont les principaux acteurs de voirie : les juges de paix, les grands voyers et les commissaires. Il possède également l'important pouvoir de sanctionner les lois proposées par le Conseil législatif et la Chambre d'assemblée. En 1793, par contre, le gouverneur approuve un amendement à la loi de voirie de 1777, déléguant les pouvoirs jusqu'à maintenant exercés conjointement par lui, par le lieutenant gouverneur et par le Conseil aux cours spéciales ou de session de quartier de chaque district judiciaire². Cette modification, devenue nécessaire en raison des réformes à la loi constitutionnelle de 1791, soulage l'administration centrale d'une importante charge de travail, tout en opérant une certaine régionalisation des activités de voirie, dorénavant gérées par district judiciaire.

¹ John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec*. Sillery, Septentrion, 1995, p. 74.

² 9 mai 1793, « Acte qui met à effet les Réglemens concernant les Grands Chemins et Ponts », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 33 Geo. III, chap. 5, p. 12-14.

Mais, le contexte colonial est loin d'être favorable à ce changement. Comme nous le verrons plus loin, la Cour du district de Montréal éprouve même quelques difficultés à faire reconnaître son autorité et sa souveraineté en matière de voirie. Il devient, dès lors, nécessaire, croit-on, de remédier à l'incertitude entourant la police et la disposition des chemins publics, afin de contrer la diffusion des « fausses interprétations », voire des idées révolutionnaires françaises³. C'est pourquoi, le gouverneur entérine, le 7 mai 1796, l'« Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets⁴ ». Cet acte, comprenant 83 articles de loi, intègre le contenu de la loi de voirie de 1777, et le bonifie substantiellement pour réaliser un véritable code de voirie, encadrant les droits et les devoirs de tous et chacun⁵. D'emblée, la nouvelle loi de voirie place les chemins publics sous l'entièvre responsabilité des grands voyers, à qui elle reconnaît une importante liberté d'action. Le grand voyer agit désormais sur sa propre initiative, secondé par les officiers locaux, étant uniquement soumis au pouvoir judiciaire des juges de paix, qui officialisent ses procès-verbaux. La reconnaissance juridique des chemins devient alors un enjeu majeur.

Première loi à instituer des différenciations spatiales, la loi de voirie particularise le district inférieur de Gaspé, mais surtout les cités et les paroisses de Québec et de Montréal, qui demandent, aux dires des législateurs, des règlements spécifiques, plus

³ En 1794 et en 1795, les autorités coloniales s'inquiètent particulièrement des répercussions de la Révolution française sur le peuple canadien. C'est ce que Théophile-Pierre Bédard rapporte dans son ouvrage : *Histoire de cinquante ans (1791-1841) : annales parlementaires et politiques du Bas-Canada depuis la Constitution jusqu'à l'Union*. Québec, Léger Brousseau, 1869, p. 17 et 20.

⁴ 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 36 Geo. III, chap. 9, p. 204-280.

⁵ L'ordonnance de voirie de 1777 comprenait seulement 14 articles de loi.

étendus et mieux adaptés⁶. Or, ces règlements placent les grands chemins, les places publiques, les rues et les ponts sous la responsabilité directe des juges de paix du district. Chaque citadin, âgé de 18 à 59 ans, fournira six jours de corvée par an, pouvant cependant être « composé » moyennant une somme de 1 shilling et 3 deniers par jour d'ouvrage. Les propriétaires équins devront également donner annuellement quatre jours de corvée pour chaque cheval possédé. Si cela demeure insuffisant pour compléter les travaux, une cotisation maximale de 4 deniers par livre de revenu annuel pourra alors être perçue.

L'application de la nouvelle loi pose cependant quelques problèmes, surtout en milieu urbain⁷, où les règlements renvoient directement à la législation britannique et à la loi de voirie de 1766 qui avait reçu, à l'époque, un accueil très mitigé. Ivanhoë Caron, puis Léon Robichaud, dans leurs études sur la voirie québécoise, attestent que les esprits s'échauffent dans quelques paroisses, où des rassemblements tumultueux mènent à des confrontations avec les agents de la paix et à des arrestations⁸. John Richardson, député de Montréal-Est à la Chambre d'assemblée, dans un rapport présenté au gouverneur Prescott pour amender l'acte des chemins de 1796, attribue cette réaction hostile à

⁶ Les informations relatives au district inférieur de Gaspé et aux cités et paroisses de Québec et de Montréal se retrouvent respectivement à l'article 35 et aux articles 38 à 72 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 228-230 et p. 232-272.

⁷ Or, le 3 juin 1799, pour favoriser l'application de la loi, on restreindra le district des villes aux cités telles que délimitées par la proclamation du gouverneur Alured Clarke du 7 mai 1792. Les paroisses se trouvant à l'extérieur de ces limites formeront le district des campagnes, sujettes aux règlements généraux établis en 1796, quoiqu'elles demeurent sous la responsabilité des juges de paix. 3 juin 1799, « Acte pour faire, réparer, et changer les Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets. » *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 39 Geo. III, Chap. 5, p. 57-79.

⁸ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *BRH*. 39, 5, (mai 1933), p. 295. Pour une chronologie des événements, voir Léon Robichaud, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*. M.A. (Histoire), Montréal, Université McGill, 1989, p. 55-60.

l'ignorance de la population, qui est peu familière avec les lois britanniques, confirmant ainsi les observations formulées, près de 30 ans plus tôt, par le comité des chemins⁹.

Comme sous le Régime français, la construction, l'entretien et la réparation des chemins publics reposent encore, à la fin du XVIII^e siècle, entièrement sur les habitants des localités, à l'exception de la communication terrestre entre les deux provinces canadiennes. Dès 1793, l'idée de joindre les nouveaux établissements du Haut-Canada à l'un des grands chemins royaux de la province germait chez des parlementaires bas-canadiens, qui proposaient alors la formation d'un comité de toute la chambre pour discuter du tracé le plus convenable¹⁰. L'idée semble toutefois rester à l'état de projet jusqu'en 1796, au moment où le gouverneur obtient l'autorisation d'appliquer une somme de £200 à même les deniers publics pour réaliser le chemin de communication, dont la localisation sera déterminée par le grand voyer du district de Montréal¹¹. Cette provision spéciale vise à favoriser la réalisation d'une infrastructure, considérée d'un grand avantage pour les deux provinces, mais difficile à aménager car elle traverse plusieurs terres inoccupées, basses et marécageuses, où le chemin ne peut être réalisé exclusivement par corvée. Près de 20 ans plus tard, la guerre anglo-américaine, générant de nombreux déplacements de troupes et de matériel, révèlera alors l'insuffisance du

⁹ [7] août 1768, William Hey, « Report of the Committee of Public Roads No 45 », BAC, RG1E17, vol. 2, dossier juillet-août 1768. June 1799, « The Attorney general Copy of report to general Prescott in june 1799, respecting the Road Bill – amending Mr Richardson's Road Act for Quebec & Montreal », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1799.

¹⁰ JALBC. Québec, John Neilson, 1793, p. 395.

¹¹ Article 79 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 278.

chemin et son mauvais état, et entraînera l'octroi de £400, en 1813, afin d'améliorer la communication terrestre entre les deux provinces¹².

Déjà, en 1812, dans sa harangue pour l'ouverture de la session parlementaire, le gouverneur s'inquiétait de la sûreté de la colonie et insistait auprès des membres du conseil législatif et de la Chambre d'assemblée sur l'importance d'améliorer les communications intérieures de la province¹³. Faisant appel à leur vertu publique et à leur amour du bien commun, il maintenait qu'une telle amélioration encouragerait le commerce et l'agriculture, « de sorte que l'habitant le plus éloigné » ressentirait « la sollicitude du Gouvernement qui le protège¹⁴ ». Cette volonté s'inscrivait dans une mouvance plus large de l'avancée du peuplement vers l'intérieur des terres. Pareille tendance se manifestait également en sol américain depuis le début du XIX^e siècle, où Albert Gallatin, *Secretary of the Treasury* sous Thomas Jefferson, réclamait au Congrès américain, en 1801, un plan national de transport poursuivant des visées similaires¹⁵.

¹² Concernant la guerre anglo-américaine, voir Théophile-Pierre Bédard, *Op. cit.*, p. 130. Le 18 juin 1812, le congrès américain déclarait la guerre à la Grande-Bretagne. Ivanhoë Caron, *La colonisation de la Province de Québec. Les Cantons de l'Est, 1791-1815*. Québec, L'Action sociale Ltée, 1927, p. 208 et concernant l'octroi d'argent de 1813, voir la loi du 15 février 1813, « Acte pour apprécier et autoriser l'application d'une Somme d'Argent y mentionnée, pour l'amélioration de la Communication par terre entre les Provinces du Bas et du Haut-Canada. » *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 53 Geo. III, chap. 4, p. 259.

¹³ Le discours du gouverneur est reproduit dans *JALBC*. Québec, John Neilson, 1812, p. 21.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Le plan national de transport doit raccourcir les distances, favoriser les interactions commerciales et personnelles et, ainsi, créer une communauté d'intérêts unifiant toutes les parties du territoire américain, même les plus reculées. voir Heather K. Crowl, *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*, M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, p. 73 et concernant le mouvement de colonisation américain, se référer à Ruth Schwartz Cowan, *A Social History of American Technology*. Oxford, Oxford University Press, 1997, p. 93-97.

Si les premiers subsides touchent uniquement la réalisation d'un chemin interprovincial, ils s'étendent bientôt à l'aménagement de diverses communications intérieures, afin de pallier les lacunes de l'acte des chemins de 1796, qui se révèle totalement inadapté pour l'aménagement de routes sur les territoires nouvellement arpentés et concédés en townships. À partir de 1806, le gouverneur recevait plusieurs pétitions de pionniers des Cantons de l'Est qui souhaitaient l'établissement de voies les reliant aux marchés les plus près : Québec, Trois-Rivières, William Henry (Sorel) et Montréal¹⁶. Après une vaine tentative d'en confier exclusivement la réalisation à l'initiative privée en échange de terres publiques le long du chemin, les autorités coloniales renoncent à l'idée.

Toutefois, en 1810, le gouverneur Craig confie à des régiments de la garnison de Québec l'ouverture d'un chemin de Saint-Gilles jusqu'au canton de Shipton, où un chemin communique déjà avec les États-Unis¹⁷. Cette voie, jugée d'intérêt général par Craig, permettra l'approvisionnement de la ville de Québec, tout en favorisant l'intégration des populations pionnières jusqu'à maintenant isolées. Terminé en novembre 1810, le chemin Craig traversant plusieurs milles de forêts éprouvera rapidement des difficultés d'entretien. La guerre de 1812-1814 détournera cependant

¹⁶ Le gouvernement demande soumission pour ouvrir différents chemins, entre autres, chemin du canton d'Hereford jusqu'aux Trois-Rivières et chemin depuis Ascot, sur la rivière Saint-François et le rendre jusqu'à la rivière Chaudière. Voir document du 4 octobre 1806, « Draft of advertisement for opening road », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1806 et Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *BRH*, 39, 6 (juin 1933), p. 365-366.

¹⁷ Informations concernant le chemin Craig entre 1810 et 1812, consulter *ibid*, p. 367-370 et Jules Martel, *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. Ph.D. (Histoire), Ottawa, Université d'Ottawa, 1960, p. 110-122.

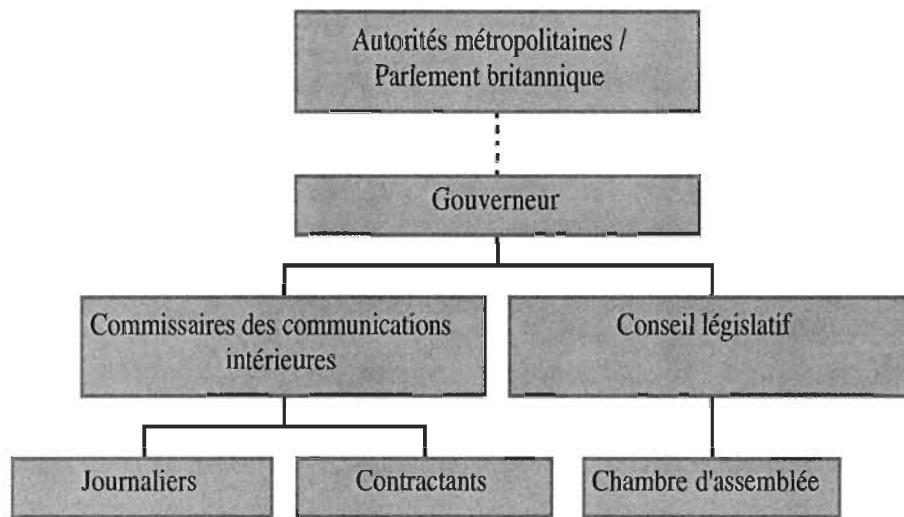
l'attention du gouvernement vers des questions plus prioritaires, relatives à la défense du pays.

4.1.2 Gouverneur, actes législatifs et contexte colonial, 1815-1841

À peine la guerre terminée, le gouverneur, les conseillers et les parlementaires se préoccupent de l'amélioration des communications intérieures de la province, en vue de stimuler la progression du commerce et de l'agriculture. Ainsi, le 25 mars 1815, une loi concède de nouveau au gouverneur le pouvoir d'octroyer jusqu'à £8600 livres sur les argent non appropriés reposant entre les mains du Receveur général de la province, cette fois, pour ouvrir de nouveaux chemins et pour faire des ponts où cela est impossible d'après les lois en force¹⁸. Cette loi, largement inspirée de l'« Acte pour faciliter la communication terrestre entre le Bas-Canada et le Haut-Canada » de 1813 prévoit la dépense d'une somme de £2150 dans le district de Québec, de £2250 dans celui de Montréal, de £1500 dans celui des Trois-Rivières, tandis que la balance de l'argent sera consacrée à la réalisation d'ouvrages précis, tout cela sous la supervision de commissaires nommés par le gouverneur. Dès lors, deux systèmes de voirie coexistent : les chemins verbalisés par les grands voyers reposant entièrement sur les populations locales, d'une part, et les routes établies par les commissaires des communications intérieures, parrainées par le gouvernement et financées à même les fonds publics, d'autre part (se référer à l'organigramme, figure 4.2).

¹⁸ 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 55 Geo. III, chap. 8, p. 59-65.

FIGURE 4.2
Organigramme des acteurs de voirie, 1815-1835



Au fil des ans, le nouveau système des octrois publics se perfectionne, mû par le désir collectif de remédier aux inconvénients existants, et de mettre la province en état de concourir avec les pays voisins en aisance et en facilité de communication intérieure, comme en témoigne le rapport de la Société d'Agriculture du district de Montréal en 1821¹⁹. D'abord, les attributions de fonds publics atteignent un sommet inégalé, en 1817, soit £55 000 courant, montant consacré à l'amélioration de voies d'intérêt général ne pouvant être réalisée en conformité avec les lois en force²⁰. Si, au départ, l'argent était attribué globalement par district et par comté pour être employé où bon semblait aux commissaires, rapidement les actes législatifs subventionnent l'aménagement

¹⁹ 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture pour le District de Montréal », *JALBC*. Appendice F, No I.

²⁰ Loi du 22 mars 1817, « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications intérieures dans la Province de Québec », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*, 57 Geo. III, chap. 13, p. 65-75.

d’itinéraires précis, dont le chemin Sorel-Drummondville (1823) et Saint-Grégoire-Longue Pointe (1825)²¹.

Progressivement, l’aménagement mais surtout la réparation et l’entretien des voies publiques dans les différents espaces en structuration (cantons, villes, villages) soulèvent des doutes quant aux responsabilités des acteurs de voirie. C’est pourquoi, dans les années 1820, le gouvernement clarifie les obligations de voirie de chacun. En 1823, un premier acte législatif départage les obligations des concessionnaires primitifs et des propriétaires terriens des *townships*. En 1825, l’on conforte l’autorité des juges de paix sur la voirie urbaine et celle des grands voyers sur les chemins à verbaliser. Puis, en 1829, l’on confie l’entretien des rues villageoises aux propriétaires des emplacements adjacents, alors que l’on autorise le grand voyer à s’adoindre plus d’un député pour suffire à la tâche²².

Mais, l’existence de tensions au sein même du gouvernement gêne la progression des communications intérieures. En 1828, John Neilson en témoigne devant le Comité chargé d’enquêter sur le gouvernement civil : « les différends entre le gouvernement

²¹ 22 mars 1823, « Acte pour apprécier certaines Sommes d’Argent y mentionnées, pour ouvrir et réparer un Chemin de Drummondville à Sorel, et celui de Témiscouata, et pour autres fins », 3 Geo. IV, chap. 4, p. 263-265 et 22 mars 1825, « Acte pour affecter une somme d’Argent pour achever et améliorer le Chemin de Communication entre Saint Grégoire et Longue Pointe, dans le Township de Kingsey », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 29, p. 109.

²² 22 mars 1823, « Acte qui explique et étend les dispositions d’un Acte passé dans la trente-sixième année du Règne de feu Sa Majesté, intitulé « Acte pour faire réparer et changer les Grands Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d’autres effets », en autant qu’elles ont rapport aux Townships. », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 3 Geo. IV, chap. 19, p. 361. 22 mars 1825, « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 3, p. 21-29. 14 mars 1829, Acte pour amender et continuer, pour un temps limité, un Acte passé dans la cinquième année du Règne de Sa Majesté, intitulé, « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 34, p. 221-223.

exécutif et l'assemblée, et les objections du conseil législatif [à procéder] sur les bills envoyés par l'assemblée ont empêché les affaires législatives d'aller avec cette activité avec laquelle elles devaient aller²³. » Une fois la crise résorbée, en 1829, les octrois d'argent se poursuivent sur une base quasi-annuelle jusqu'en 1833²⁴. Si le gouvernement, de prime abord, prévoyait octroyer une aide exceptionnelle pour donner une impulsion à la voirie, il se retrouve rapidement pris au piège du gouffre financier que représente l'aménagement des voies publiques dans les cantons. En fait, les investissements en amènent d'autres, puisque de nouvelles pétitions lui parviennent régulièrement, les fonds octroyés s'avèrent souvent insuffisants pour réaliser les infrastructures commandées et les chemins établis tombent vite en désuétude.

En 1832, dans une ultime tentative pour réformer le système des grands voyers et la rendre plus efficace et moins onéreuse, le gouvernement crée le poste de commissaire des chemins pour chaque localité, à qui il lègue les pouvoirs des grands voyers concernant les chemins, les cours d'eau et les ponts²⁵. Cette tentative se soldera néanmoins par un échec, le grand voyer continuant à remplir ses fonctions, là où les habitants ont résolu de ne pas élire de commissaire. Quelques années plus tard, les

²³ 24 mai, 1828, « Témoignage de John Neilson », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

²⁴ 14 mars 1829, « Acte pour pourvoir plus efficacement et améliorer les Communications Intérieures », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 8, p. 113-115. 26 mars 1830, Acte pour affecter une somme y mentionnée aux fins d'améliorer les Communications Intérieures de cette Province, 10-11 Geo. IV, chap. 10, p. 603-619. 31 mars 1831, Acte pour affecter certaines sommes d'argent y mentionnées à l'amélioration des Communications Intérieures de cette Province, *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 1 Guill. IV, chap. 8, p. 51-79. 3 avril 1833, « Acte pour pourvoir plus amplement à l'amélioration des Communications Intérieures de cette Province », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 3 Guill. IV, chap. 26, p. 101-121.

²⁵ 25 février 1832, Acte pour amender un Acte passé dans la trente-sixième année du Règne de Sa Majesté le Roi George Trois, intitulé, « Acte pour faire, réparer et changer les Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », et pour faire de plus amples règlements concernant les Chemins et Ponts, *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 2 Guill. IV, chap. 44, p. 581-601.

troubles de 1837-1838 viendront chambarder toute l'administration coloniale, incluant la voirie. La suppression de l'Assemblée législative interrompra les octrois d'argent, qui avaient déjà diminué substantiellement depuis 1834. En 1838, John Colborne et quelques conseillers spéciaux de son choix prendront la gouverne de la province de Québec. Ils confirmeront alors les grands voyers dans leurs anciennes fonctions jusqu'en 1841, au moment où ils aboliront la charge et confieront la responsabilité des chemins et des ponts aux autorités locales, ce qui bouleversera complètement l'administration de voirie, où le rôle des conseillers et des députés était déjà très circonscrit depuis 1791²⁶.

4.2 Le Conseil exécutif, le Conseil législatif, la Chambre d'assemblée : un partage inégal des pouvoirs exécutifs et législatifs en matière de voirie

Gérée par le gouverneur, l'administration coloniale constitue une organisation tripartite, où les pouvoirs sont inégalement répartis entre le Conseil exécutif, le Conseil législatif et la Chambre d'assemblée. Le conseil exécutif comprend neuf membres, alors que le législatif en comporte au moins 15, parmi lesquels sept siègent aussi à l'exécutif²⁷. Parmi ces conseillers nommés à vie par le gouverneur, plusieurs possèdent de l'expérience, ayant déjà participé aux conseils antérieurs, et pouvant ainsi assurer une certaine continuité dans les pratiques coloniales.

²⁶ Premier article de l'ordonnance du Conseil Spécial de la Province de Québec du 10 février 1838, « Acte pour établir des dispositions temporaires pour le Gouvernement du Bas-Canada », 1^{er} Victoria, chap. 9, p. 7. 29 décembre 1840, « Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement en cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle » 4 Vict, chap. 4, p. 51-87.

²⁷ 16 septembre 1791, « Instructions à Lord Dorchester, gouverneur du Bas-Canada », dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818*. Vol. II, Ottawa, J. de L. Taché, 1915, p. 14-15 pour le conseil exécutif et p. 16-17 pour le conseil législatif.

Un exemple de cette continuité, la loi de 1777 alimente encore les discussions des conseillers. C'est pourquoi, le 13 avril 1791, un Comité du Conseil législatif procède sur un projet de loi intitulé : *An Act or Ordinance to explain and amend the Ordinance intitled an Ordinance for repairing and amending the public highways and Bridges in the Province of Quebec, passed in the seventeenth year of His Majesty's Reign*²⁸. Le comité dépose son rapport le 23 avril pour qu'il soit débattu au Conseil législatif. Le 30 avril 1791, le Conseil entérine le projet de loi et charge Thomas Dunn de se présenter devant le gouverneur avec une copie de l'ordonnance. Mais, le premier amendement à la loi ne surviendra que deux plus tard, en 1793, indice de la lenteur du processus menant à l'amendement des lois en vigueur.

Entre-temps un nouvel acteur entre en jeu : la Chambre d'assemblée ou Assemblée législative qui comprend au moins 50 membres dans le Bas-Canada, et 16 membres dans le Haut-Canada, tous élus au suffrage censitaire²⁹. Afin de préparer leur élection, le lieutenant gouverneur Clarke, en l'absence du gouverneur Dorchester, divise la province en comtés et en districts électoraux, spécifiant les limites de chacun et le nombre de représentants auquel ils ont droit³⁰. Ces représentants peuvent, à leur tour, voter des lois, mais qui doivent être entérinées par le conseil législatif, puis approuvées par le gouverneur de la province, qui possède un droit de veto sur tout projet de loi. Le

²⁸ 13 avril 1791, BAC, Minute Books, vol. F, p. 245. 23 avril 1791, F, p. 271-280. 30 avril 1791, F, p. 303.

²⁹ Les propriétaires et les locataires, sujets britanniques de 21 ans et plus, détiennent le droit de vote.

³⁰ Le comté de Buckinghamshire, qui s'étend de la limite ouest de la seigneurie de Lauzon ou Pointe Lévy, jusqu'à l'est de la seigneurie de Sorel, englobe le territoire à l'étude. Deux parlementaires le représentent à l'assemblée. Voir la lettre du 2 juillet 1792, « Clarke à Dundas » et 7 mai 1792, « Proclamation divisant la province de Bas-Canada en comtés et districts électoraux, Acte de 1792, 32 Geo. III » dans Archives publiques du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle... op. cit...*, p. 72-73.

pouvoir des parlementaires apparaît donc très limité, d'autant plus que le gouverneur décide du lieu et de la date des élections, entérine le choix de l'orateur de l'assemblée et dispose même du pouvoir de la dissoudre à tout moment. Les conseillers exécutifs et législatifs n'ont également aucun compte à leur rendre, étant financièrement et constitutionnellement indépendants devant le Parlement³¹.

Les relations entre ces trois branches de l'administration coloniale demeurent encore peu explorées par l'historiographie. Une brève incursion dans les journaux de la Chambre d'assemblée et du conseil législatif nous permet toutefois de documenter les démarches menant à la réforme de la loi de voirie de 1793, et d'exemplifier ainsi la nature des relations entre le Conseil législatif, la Chambre d'Assemblée et le Conseil exécutif³². Tout commence, le 2 février 1793, alors que René-Amable de Boucherville, membre du Conseil législatif mais aussi grand voyer du district de Montréal, soumet un projet de loi concernant les grands chemins et les ponts. Après deux lectures, les conseillers l'adoptent et autorisent Boucherville à le présenter (9 février 1793) à l'Assemblée législative pour obtenir sa concurrence. Le 27 février 1793, l'assemblée reçoit le projet de loi, le lit, puis le réfère à un comité restreint comprenant neuf membres pour qu'il l'examine, tout en prenant en considération les lois actuellement existantes. Plus d'un mois plus tard, le 18 avril 1793, le comité d'étude dépose son rapport. Le projet de loi est immédiatement débattu en chambre, puis adopté à

³¹ Ivanhoë Caron, *La colonisation de la province de Québec, les Cantons de l'Est... op. cit.*, p. 12-13.

³² *Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas Canada*. Québec, 1793, p. 263-267, 299-301, 487, 517, 535-537, 575. *Journal du Conseil législatif de la province du Bas-Canada, commençant anno tricesimo tertio Georgii tertii, 1792, premier Parlement provincial*. Québec, John Neilson, 1802, p. 117, 137, 213, 239. Ces documents sont disponibles sur Notre Mémoire en ligne : <http://www.canadiana.org/nml.php>

l'unanimité. Le 23 avril 1793, il revient devant le Conseil, qui l'amende et l'entérine à son tour, en informant alors l'assemblée et le portant ultimement devant le Conseil exécutif et le gouverneur qui le ratifient le 9 mai 1793.

Comme cet exemple l'illustre, le système des comités perdure depuis son implantation dans les années 1760³³. Que ce soit à la Chambre d'assemblée, au conseil législatif ou même au conseil exécutif, le fonctionnement administratif implique continuellement la formation de comités, plus ou moins permanents, pour enquêter et rapporter sur des questions ou des matières particulières, entre autres des pétitions, des commentaires ou des projets de lois touchant les chemins publics³⁴. Les rapports de ces différents comités influent bien peu sur les actions des grands voyers à l'échelon local. Les interventions des conseillers et des parlementaires se concentrent plutôt autour de l'ébauche et de la révision des lois de voirie, mais aussi autour de quelques initiatives pour l'aménagement de chemins d'intérêts général échappant aux lois en force au tournant du XIX^e siècle, soit un chemin de communication entre le Haut-Canada et le Bas-Canada, et quelques voies liant les *townships* aux principaux marchés de la province.

En 1806, les conseillers exécutifs, peu impliqués dans la voirie depuis 1793, voient leurs responsabilités augmentées, alors que le gouverneur les engage à prendre position sur les diverses pétitions sollicitant une aide gouvernementale pour l'ouverture

³³ Nous avons déjà présenté ce système dans la seconde partie du chapitre 1.

³⁴ La recherche et l'analyse de ces rapports débordent toutefois le cadre de notre étude. C'est pourquoi, nous en présentons seulement quelques extraits.

de routes publiques en territoire cantonal. Se réunissant en comité pour en débattre, ils reconnaissent l'importance des routes demandées, et jugent que la seule façon de procéder consiste à adjuger les travaux, après avis public, à des contractants qui recevront des lots sur les réserves de la couronne en échange de leur labeur. L'impact des conseillers exécutifs s'avère toutefois éphémère, puisque le 13 juin 1815, le gouverneur, Earl Bathurst, leur retirera ce pouvoir d'octroyer des terres de la couronne en guise de dédommagement de travaux de voirie³⁵. Désormais dépouillés de leur pouvoir d'action, les conseillers réunis en comité sur la pétition de William B. Felton, en 1816, recommanderont simplement au gouverneur un octroi d'argent à même les fonds publics, évaluant que la façon la plus économique de procéder à l'avenir consiste à identifier le tracé projeté, à octroyer l'aide financière nécessaire et à placer l'argent entre les mains de gens respectables habitant les townships pour qu'ils surveillent la dépense.

L'adoption de la loi pour l'amélioration des communications intérieures en 1815 marque effectivement un tournant dans la gestion des voies publiques et, par le fait même, bouleverse l'implication du gouverneur, mais surtout celle des conseillers et des parlementaires³⁶. Cette loi concède un pouvoir décisionnel important aux parlementaires sur l'aménagement des voies publiques, leur permettant d'allouer des sommes d'argent pour améliorer les transports par terre et par eau. Dès février 1816, la Chambre d'assemblée forme un comité spécial de sept membres, chargés de « s'enquérir des

³⁵ 5 novembre 1816, « Report of a Committee of the whole Council on the proposal of W.B. Felton to open a road of seventy miles from the northern line of Wickham to the district line of Hatley Twps », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier mars à novembre 1816.

³⁶ 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Op. cit.*

communications intérieures les plus essentielles et les plus pressantes³⁷ », afin qu'il détermine les communications d'intérêt général à prioriser et suggère l'allocation de sommes d'argent pour chacun des districts. Les recommandations du comité sont ensuite débattues à la Chambre d'assemblée, puis formulées en *bill* et présentées aux conseillers législatifs et au gouverneur pour obtenir leur approbation.

De telles pratiques ne sont pas spécifiques au Bas-Canada. En 1816, le gouvernement de la Virginie crée le *Committee on Roads and Internal Navigation*, basé sur un comité formé en 1812 mais abandonné durant la guerre³⁸. Très vite, le comité reconnaît l'importance de connecter les parties est et ouest de l'État, et recommande la création d'un fonds pour améliorer les communications intérieures. Ce fonds, créé le 5 février 1816, est placé sous la supervision d'un Bureau des travaux publics composé du gouverneur, d'un trésorier, d'un procureur-général et de citoyens des différentes parties de l'État, dont le mandat est de conseiller la Législature sur la pertinence des différents projets et de lui procurer une assistance technique.

La situation bas-canadienne diffère cependant quelque peu. Un examen des Journaux de l'Assemblée législative nous permet d'affirmer qu'il existe, non pas un, mais plusieurs comités, tantôt consécutifs tantôt concomitants, ayant pour mission de considérer les rapports des commissaires, d'enquêter sur les chemins pouvant faciliter les établissements, ou encore d'examiner le bien-fondé des pétitions présentées au

³⁷ Référence à *JALBC*. Québec, John Neilson, 1816, p. 91 et p. 181 ; [1^{er}] février 1816, « Chambre de Comité pour s'enquérir des communications intérieures les plus essentielles et les plus nécessaires », *JALBC*. Appendice F.

³⁸ Les informations relatives au *Committee on Roads and Internal Navigation* et au *Board of Public Works* sont tirées du mémoire de maîtrise de Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 81-82.

gouverneur, tout cela dans l'optique d'identifier les chemins à subventionner³⁹. De fait, le 26 février 1829, la Chambre d'assemblée mentionne explicitement qu'elle se formera en comité pour examiner les rapports des différents comités spéciaux relativement aux chemins et aux communications intérieures⁴⁰.

C'est seulement en 1831 que les parlementaires désignent un Comité permanent des chemins et des améliorations publiques, doté d'un mandat plus étendu que les comités précédents. Ce comité fera rapport de ses opinions et de ses observations sur toutes les matières lui étant référées par l'Assemblée, entre autres les pétitions des habitants et les rapports des commissaires⁴¹. Concrètement, les activités du comité tournent autour de la répartition équitable des subventions gouvernementales. Par exemple, en janvier 1836, le comité privilégiera le perfectionnement des infrastructures déjà subventionnées, mais s'appliquera aussi « à rendre justice à certaines localités qui jusqu'à présent [n'avaient] point participé à la libéralité de la Législature, et à d'autres qui y avaient participé mais de façon disproportionnée par rapport à leur population, leur commerce et au grand nombre de voyageurs qui y passent⁴². » La protection de l'intérêt public étant au cœur de son mandat, il devra s'assurer de l'utilité générale des routes réclamées, surtout de leur avantage pour l'agriculture et le commerce, afin d'éviter que les sommes profitent seulement à l'intérêt privé. Les activités du comité, comme celles

³⁹ Parmi ces comités, l'on retrouve par exemple le comité spécial pour recevoir les rapports des commissaires (1818), qui devient comité permanent en 1819, le comité pour enquêter sur les chemins à ouvrir pour faciliter les nouveaux établissements (1827), le comité spécial pour les communications intérieures.

⁴⁰ *JALBC. Québec, John Neilson, 1829*, p. 571.

⁴¹ *JALBC. Appendice D.D., 17 mars 1831*.

⁴² 15 janvier 1836, « Second rapport du Comité Permanent des Chemins et des Améliorations publiques », *JALBC. Appendice AA*.

du Conseil législatif et de la Chambre d'assemblée, cesseront toutefois avec les événements de 1837-1838. La colonie, comme nous l'avons vu, sera dorénavant dirigée par un Conseil spécial, dont les membres cumuleront les pouvoirs exécutifs et législatifs jusqu'au début des années 1840⁴³.

Somme toute, entre 1791 et 1836, les débats des conseillers et des députés, et les rapports des différents comités démontrent bien l'importance dévolue à l'aménagement des communications d'intérêt général, en même temps qu'ils illustrent le va-et-vient continual entre les diverses branches de l'administration coloniale : le gouverneur, le Conseil exécutif, le Conseil législatif et les parlementaires, et leurs agents, les commissaires des communications intérieures. En matière de voirie, l'action du gouvernement central s'organise autour de l'octroi de subsides visant l'aménagement ou la réparation d'itinéraires particuliers dans chacun des comtés. Si, au début du Régime britannique (1760-1790), le gouverneur et les conseillers agissaient directement sur les opérations du grand voyer, il en va tout autrement au tournant du XIX^e siècle, alors qu'ils délaisSENT leur pouvoir d'intervention aux juges de paix qui héritent, entre autres, du pouvoir d'homologuer les procès-verbaux de voirie.

⁴³ Le premier article de l'ordonnance du Conseil Spécial de la Province de Québec du 10 février 1838, « Acte pour établir des dispositions temporaires pour le Gouvernement du Bas-Canada », 1^{er} Victoria, chap. 9, p. 7, prévoit la révocation des pouvoirs de la Législature jusqu'au 1^{er} novembre 1840.

4.3 La croissance des prérogatives des juges de paix en matière de voirie

Le pouvoir judiciaire déjà très étendu des juges de paix en matière de voirie est considérablement renforcé par l'amendement de 1793 ; en effet, on lui adjoint un pouvoir exécutif important, en transférant les droits et les prérogatives du gouverneur et du conseil à une Cour spéciale ou Cour de session de quartier, qui se charge désormais de l'homologation des procès-verbaux du grand voyer de leur district judiciaire⁴⁴. Les quelques procès-verbaux centricois des années 1793-1795 nous apprennent que cette Cour spéciale adopte des procédures analogues à celles du *Board of homologation*. Tout d'abord, elle annonce le moment de la considération du procès-verbal dans la *Gazette de Québec*. Le temps venu, elle se réunit pour examiner le document et pour entendre les défendeurs et les opposants, s'ils s'en présentent. Elle délibère ensuite sur sa pertinence et sa conformité avec les lois en vigueur, pour statuer ultimement sur son adoption ou son refus. Advenant son homologation, des copies du procès-verbal et du jugement seront envoyées directement aux capitaines de milice pour leur prompte exécution.

Le transfert de responsabilité ne se fait toutefois pas sans heurts, comme en témoigne la lettre de 1795 du conseiller exécutif, Paul Roc de St-Ours, où il affirme que, dans le comté de Linster, « depuis que la Cour d'homologation ne se trouve plus réunie dans la personne du gouverneur, et conseil, la pluspart des chemins de communication, dans cette partie, sont fermé⁴⁵ ». Selon lui, deux raisons expliquent ces fermetures : l'infirmation d'une soixantaine de procès-verbaux par la Cour d'homologation du

⁴⁴ 9 mai 1793, « Acte qui met à effet les Réglements concernant les Grands Chemins et Ponts », *Op. cit.*

⁴⁵ 29 juin 1795, « Letter from P.R.D. St. Ours Esquire », BAC, RGIE17, vol. 3, dossier 1794 & 1795.

district montréalais et la mauvaise volonté de quelques habitants qui, sans égard à l'ancienneté du chemin, le ferment de clôtures sur leur terrain, sous prétexte qu'aucun procès-verbal ne le règle officiellement. Résultats : alors que certains habitants se fraient un passage dans des « voyes de fait » au péril de procès en cour civile ou criminelle, d'autres se cantonnent dans leur habitation, craignant les actions en dommage pour être passés dans des chemins, pourtant, injustement fermés. Le sentiment qu'il n'y a plus de lois de voirie en force est tellement grand, assure également le conseiller de St-Ours, que des personnes s'engagent mutuellement, devant notaires publics, à la construction et à l'entretien des voies de passage.

Souhaitant remédier à cette confusion, le gouvernement adopte, dès 1796, un nouvel acte des chemins. En vertu de cet acte, le rôle des magistrats des cités et des paroisses de Québec et de Montréal s'avère encore plus considérable, alors que des règlements spécifiques les autorisent à établir et à régler les grands chemins, les rues et les ponts, à la place du grand voyer ou de son député d'office⁴⁶. Ailleurs, la voirie entre plutôt dans la juridiction ordinaire des juges de paix qui, dans leurs Sessions générales de quartier de la paix, considèrent toutes les matières relatives à des procès-verbaux réalisés par le grand voyer de leur district⁴⁷. Leur tâche consiste essentiellement à entendre le grand voyer, les opposants et les intéressés, s'ils s'en présentent, et à faire droit sur la ratification ou l'annulation du tout ou d'une partie du procès-verbal. De fait,

⁴⁶ Voir les articles 39 et 48 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 232-234 et p. 242.

⁴⁷ Le vingtième article de la loi de 1796 expose les responsabilités des juges de paix relativement à la voirie. 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 216-218.

tous les procès-verbaux mentionnent le jour où le grand voyer poursuivra l'homologation à la Cour de sessions générales de quartier de la paix du district concerné. Ayant reçu préalablement les documents à examiner, les magistrats reportent rarement leur considération à une date ultérieure. Une fois le jugement rendu, le greffier de la cour dispose ensuite d'un délai de huit jours pour transmettre le jugement au grand voyer, afin qu'il l'annexe à son registre de voirie et qu'il en expédie une copie à l'inspecteur concerné.

Les procès-verbaux centricois confirment que la Cour de sessions générales de quartier de la paix du district trifluvien siège à tous les trois mois, soit vers la mi-janvier, vers la fin avril, la mi-juillet, ou encore vers la fin octobre. Le grand voyer y compareît une à deux fois l'an, le plus souvent en juillet et en octobre, excepté en 1803-1804, où il s'y présente à trois reprises, vraisemblablement pour faire reconnaître ses nombreuses interventions dans la région étudiée. À chaque comparution, le grand voyer présente les procès-verbaux qu'il a réalisés depuis la dernière session trimestrielle. Ainsi, les magistrats valident les décisions du grand voyer, s'assurant qu'elles respectent les lois en vigueur. La ratification des procès-verbaux du grand voyer passe donc de la juridiction des conseillers à la juridiction ordinaire des juges de paix. Cette amorce de passage d'une société autocratique vers une société de droit⁴⁸ se manifeste aussi par la décentralisation de l'administration de voirie, au profit des acteurs des districts judiciaires, dont, bien sûr, les grands voyers.

⁴⁸ Il s'agit d'une amorce de changement puisque les juges de paix sont des notables qui, dans l'exercice de leurs fonctions, tirent leur pouvoir autant de leur statut social que de la loi.

4.4 Les grands voyers : des pouvoirs plus grands mais aussi plus contestés

À la fin des années 1790, les grands voyers de district paraissent jouir d'une grande liberté d'action et d'une grande autonomie, comparativement au début du Régime anglais (1760-1790). Bien qu'ils exercent leurs fonctions dans un cadre réglementaire mis en place par les autorités coloniales, où le gouverneur désigne le titulaire de la charge, la loi de voirie de 1796 conforte leurs pouvoirs et leurs prérogatives en matière de voirie, les autorisant à agir à leur discrétion. Tout d'abord, ils nomment eux-mêmes leur député ; une personne jugée convenable et capable habitant le district, et doivent le notifier publiquement, par écrit, dans la *Gazette de Québec*⁴⁹. Recevant directement les demandes des requérants, ils formulent leur ordre de transport sur les lieux, convoquant alors les intéressés en assemblée pour qu'ils puissent consentir ou s'opposer à la requête. Après l'assemblée, ils visitent les lieux et marquent la voie publique, dont ils verbalisent le tracé et les travaux. Ils soutiennent ensuite leurs procès-verbaux devant les juges de paix pour les faire légaliser et ainsi obtenir le droit de commander leur réalisation par les corvéables, via les inspecteurs et les sous-voyers. Comme on peut le voir, nous sommes loin du contrôle exercé par les conseillers exécutifs au début du Régime britannique !

La charge de grand voyer se dissocie quelque peu du cercle des conseillers, auxquels elle était rattachée entre 1760 et 1790. Seule la fonction de grand voyer de la

⁴⁹ Le grand voyer appointe lui-même son député, qui est une personne convenable et capable, habitant le district dans lequel il agira, puis annonce sa nomination dans la *Gazette de Québec*. Voir le premier article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 204.

province de Québec reste entre leurs mains, alors que le conseiller législatif François Baby (âgé et malade) succède au conseiller exécutif Charles-Louis Tarieu de Lanaudière en 1811 (voir le tableau 4.1). Cette place, correspondant à une sinécure où le titulaire encaisse simplement son salaire annuel de £500, disparaîtra d'ailleurs à la mort de Baby en 1820⁵⁰. En outre, la fonction de grand voyer de district devient l'apanage d'hommes occupant des positions officielles au gouvernement. Par exemple, des juges de paix, des députés et des militaires obtiennent une commission de voyer, tandis que des grands voyers accèdent à des postes de juges de paix, de conseillers ou de commissaires publics ; un poste administratif en amenant souvent un autre⁵¹. Nous constatons que le cumul des charges publiques constitue un phénomène répandu aux XVIII^e-XIX^e siècles, qui engendre une certaine centralisation administrative en même temps qu'il peut possiblement représenter une source de dissipation et de négligence dans l'exercice des devoirs associés aux postes cumulés⁵².

En réalité, le grand voyer de district jouit de pouvoirs très amples. C'est lui qui commande la construction, la réparation et l'entretien de tous les chemins et les ponts publics de son district. Sa tâche est d'autant plus considérable que le territoire s'agrandit

⁵⁰ Pierre-George Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*, 37, 8, (août 1931), p. 452. Yves Beauregard, « Tarieu de Lanaudière, Charles-Louis », *DBC* électronique, vol. V : 1801-1820. Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=36802&query=tarieu>

⁵¹ Ces informations proviennent d'une compilation et d'un recouplement entre les biographies des grands voyers en poste dans les différents districts judiciaires de la province, entre 1791 et 1841. Ces biographies sont publiées dans le *DBC* électronique, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR/>

⁵² Soulignons que tout grand voyer négligent s'exposera à des poursuites judiciaires et à des amendes variant entre 5 et 20 livres par infraction, à la discrétion de la Cour qui jugera l'affaire La moitié de l'amende sera pour le poursuivant et l'autre moitié pour l'usage de Sa Majesté. Voir l'article 34 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 228.

et que les requêtes pour la verbalisation de chemins se multiplient. Mais, en tant qu'agent gouvernemental, il touche une rétribution annuelle provenant des fonds publics, soit £150 en 1795⁵³. À chacune de ses interventions, il encaisse également des honoraires, assumés cette fois par les habitants, pour le dédommager de son déplacement et des frais encourus par son procès-verbal. Ces honoraires varient toutefois d'une année à l'autre, selon l'activité du grand voyer et selon les demandes des habitants.

⁵³ Ivanhoë Caron, *La colonisation de la Province de Québec. Les Cantons de l'Est... op. cit.*, p. 257.

TABLEAU 4.1
Tableau chronologique des titulaires
de la charge de grand voyer par district, 1791-1841

Début-fin	District	Nom du titulaire de la charge
1785-1806	Montréal	René-Amable Boucher de Boucherville
1806-1832	Montréal	Louis-René Chaussegros de Léry
1832-1841	Montréal	Pierre-Louis Panet
1782-1794	Québec	Jean Renaud
1794-1809	Québec	Gabriel-Elzéar Taschereau
1809-1821	Québec	Jean-Baptiste d'Estimauville
1821-1826	Québec	Thomas-Pierre-Jacques Taschereau
1826-1841	Québec	Edmund-William Romer Antrobus
1782-1793	Trois-Rivières	Antoine Lefebvre Bellefeuille
1793-1820	Trois-Rivières	John Antrobus
1820-1826	Trois-Rivières	Edmund-William Romer Antrobus
1826-1832	Trois-Rivières	Pierre-Louis Panet
1832-1841	Trois-Rivières	Hugues Heney
1786-1811	Province	Charles-Louis Tarieu de Lanaudière
1811-1820	Province	François Baby

Source : Pierre-George Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*, 37, 8 (août 1931), p. 451-455. Aucune information concernant le grand voyer du district de Gaspé, excepté Ivanhoë Caron qui cite son nom, William LeMaistre, dans son ouvrage *La colonisation de la Province de Québec. Les Cantons de l'Est... op. cit.*, p. 257.

À la fin du XVIII^e siècle, dans un contexte où les règles juridiques prédominent et régulent la société, le grand voyer n'échappe pas à ce contrôle. Ainsi, la loi de voirie de 1796 encadre encore davantage les pratiques de voirie, et accroît le formalisme des procédures. Désormais, le grand voyer exercera ses fonctions dans un bureau ou un *office*, distinct de son lieu de résidence, lequel bureau sera ouvert tous les vendredis et les samedis, depuis 9 heures du matin jusqu'à 2 heures de l'après-midi, sauf les jours de fêtes⁵⁴. Cette mesure vise à dissocier les sphères publiques et privées pour « professionnaliser » l'état de grand voyer et accroître sa disposition et son efficience.

À la concentration des activités professionnelles s'ajoute la volonté de centraliser les documents officiels. À son entrée en poste comme voyer du district de Québec, en 1794, Gabriel-Elzéar Taschereau constatait lui-même que plusieurs minutes et registres de procès-verbaux se trouvaient dispersés entre les mains de particuliers ou d'officiers de voirie. Jugeant que leur connaissance était nécessaire pour le mettre en état de remplir sa charge, avec avantages pour le public et avec honneur pour lui-même, il requérait leur transfert à son bureau, du moins pour en obtenir copie, puisque ses fonctions l'amenaient continuellement à diriger ses ordres par rapport aux décisions de ses prédécesseurs⁵⁵. En 1796, cette mesure s'applique à l'ensemble de la province, ordonnant aux personnes qui ont encore en leur possession des papiers concernant la voirie de les remettre au grand

⁵⁴ Article 32 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 228.

⁵⁵ 27 mars 1794, « No 15 Petition of Gabriel Elzear Taschereau for such minutes and registers of Procès verbaux of the Grand Voyer », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1794-1795.

voyer, qui les consignera dans un registre⁵⁶. Comme le droit écrit assure l'authenticité et la pérennité des arrêts de voirie, il importe dorénavant de réunir les procès-verbaux existants et ultérieurs.

Bien que la loi de 1796 constitue un véritable code de voirie, les grands voyers se plaignent, comme tant d'autres, de son imprécision et de son inefficacité en ce qui a trait à la voirie en territoire cantonal⁵⁷. En 1814, le grand voyer du district des Trois-Rivières, John Antrobus, dans sa lettre adressée au secrétaire Edward B. Brenton, affirme que ses nombreuses années d'expérience font en sorte qu'il sait mieux que quiconque comment exécuter l'acte de 1796, mais qu'à son avis, sa mise en pratique nécessite minimalement sept années d'apprentissage⁵⁸. Jean-Baptiste d'Estimauville, grand voyer du district de Québec (1809-1821) abonde de commentaires dans le même sens, se plaignant au gouverneur Dalhousie, en 1820, de l'inefficacité de la loi, qui est complexe, obscure et difficile à mettre en pratique, d'où l'urgence de la réviser. D'Estimauville s'insurge notamment contre le fait que les avocats soutiennent les moyens d'opposition, le plus souvent guidés par l'intérêt personnel, et portent ainsi préjudice au bien public en tirant avantage de leurs connaissances juridiques, ce qui décourage les officiers publics locaux,

⁵⁶ 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 228. L'acte législatif du 22 mars 1825 commandera aux grands voyers et aux députés de relier leurs procès-verbaux dans un registre, autant que possible par ordre chronologique, et de tenir un répertoire par paroisse, seigneurie et *township*, référant au folio du registre pour chaque document.

⁵⁷ 15 avril 1812, « Letter from J. Antrobus to Edward B. Brenton regarding his effort to lay out the road from Long Point in Kinsey twp to Wendover twp » et 13 mai 1812, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton regarding Henry Cull's proposal for a road in Hatley township and his efforts to lay out roads in the district of Three Rivers », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier mai 1812 à février 1813.

⁵⁸ 11th june 1814, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton [secretary] [regarding the petition of Henry Cull and Jesse Penoyer, and policy relative to roads along boundaries of districts and provinces] », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1814.

et même le grand voyer qui réclame le droit de recourir aux avocats de Sa Majesté pour défendre ses procès-verbaux⁵⁹.

Dans les années 1820, les critiques se multiplient à l'égard du régime des grands voyers. L'on s'insurge des honoraires et des frais qui grèvent chaque intervention de voirie. Par exemple, la Société d'agriculture du district de Montréal constate, dans son rapport du 3 janvier 1821, que les frais des procès-verbaux et de leur homologation, avec les procès et les pertes de temps qu'ils entraînent fréquemment, ruinent ceux qui, déjà peu fortunés, cherchent à améliorer les nouveaux établissements⁶⁰. Le 2 février 1829, le Comité spécial des chemins et autres communications intérieures déplore également les forts honoraires que les habitants les plus éloignés du siège de la juridiction déboursent, soit 20 livres pour le traçage d'une route à 30 lieues du bureau du grand voyer, et ce, que le procès-verbal soit homologué ou non⁶¹. Pour remédier aux défauts des lois et aux pratiques répréhensibles, le 14 mars 1829, le gouvernement entérine un acte législatif réglant de façon détaillée les honoraires des grands voyers et surtout les frais qu'ils sont autorisés à percevoir pour réaliser et homologuer des procès-verbaux⁶².

⁵⁹ 3 juillet 1820, « J. Bte d'Estimauville to lieut-gov. Dalhousie, on the inefficiency of the Road Laws », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier 1820.

⁶⁰ 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture ...», *Op. cit.*

⁶¹ 2 février 1829, Troisième rapport, dans *Rapports du Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures*. Québec, Québec, Neilson & Cowan, 1829, p. 5. Dans son témoignage du 24 mai 1828 devant le Comité enquêtant sur le gouvernement civil bas-canadien, John Neilson affirme essentiellement la même chose : les requérants doivent avancer de fortes sommes pour faire opérer le grand voyer, dont le remboursement ultérieur ne viendra que si la Cour homologue le procès-verbal. Voir *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

⁶² Cet acte décrète, entre autres, que l'auteur d'un procès-verbal ne touchera aucune partie de ses honoraires, si le procès-verbal est renvoyé pour défaut de forme. De plus, lorsque le grand voyer visitera plusieurs lieux le même jour dans la même paroisse, il n'exigera que les frais d'une seule route de sa demeure jusqu'au lieu visité le plus éloigné. 14 mars 1829, « Acte pour régler les Honoraires des

L'on conteste aussi l'étendue du pouvoir d'action laissé à la discrétion du grand voyer qui décide de l'expédition d'une voie publique, de son tracé et de la répartition des ouvrages et des frais entre les individus intéressés⁶³. Certains l'accusent parfois d'agir avec légèreté et partialité, et de favoriser des intérêts particuliers. Jean Baptiste Taché, notaire public de Kamouraska témoignant devant le Comité spécial des Chemins et autres communications intérieures en 1828, s'attaque plutôt à la désorganisation et à l'incohérence qui règnent tantôt dans les décisions de voirie, soutenant « que ce qu'un Grand Voyer fait aujourd'hui, son successeur le défait demain⁶⁴ ». Taché, et plusieurs de ses contemporains (engagés politiquement) revendentiquent des changements allant même jusqu'à proposer que les chemins deviennent de responsabilité locale.

En 1832, en réaction aux différentes critiques et au fait que le système se révèle inefficace et onéreux, les pouvoirs jusqu'à maintenant assumés par les grands voyers de district passent à un commissaire des chemins, élu sur une base paroissiale⁶⁵. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la plupart des paroisses n'élisent pas de commissaires et les chemins demeurent alors sous la juridiction du grand voyer. Serait-ce le premier signe d'une résistance, la manifestation d'un désintérêt, ou encore le

Grands-voyers, et les frais de procédure sur l'Homologation des Procès Verbaux », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 33, p. 217-219.

⁶³ 8 mai 1828, « Témoignage de Samuel Gale » et 24 mai 1828, « Témoignage de John Neilson », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

⁶⁴ 2 février 1829, « Troisième rapport », dans *Rapports du Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures*. Québec, Québec, Neilson & Cowan, 1829, p. 5. Dans le même document, voir aussi le témoignage de Jean Baptiste Taché devant le comité, le 17 décembre 1828, p. 29-30.

⁶⁵ 25 février 1832, Acte pour amender un Acte passé dans la trente-sixième année du Règne de Sa Majesté le Roi George Trois, intitulé, « Acte pour faire, réparer et changer les Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », et pour faire de plus amples règlements concernant les Chemins et Ponts, *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 2 Guill. IV, chap. 44, p. 581-601.

triomphe d'une opinion majoritaire qui souhaite le maintien du statu quo ? Nous ne pouvons trancher la question, puisque les documents de voirie ne renferment aucune piste de réponse. Par contre, nous remarquons que le Comité permanent des chemins et des améliorations publiques revient à la charge dans son rapport de janvier 1836, recommandant la nomination de commissaires dans chaque comté pour « abolir cette situation de Grand-Voyer⁶⁶ » considérée comme une sinécure. Cette recommandation nous laisse croire que le projet pourrait être soutenu par certains groupes d'individus, mais qu'il ne rejoint pas encore les intérêts de la majorité.

Or, en février 1836, la Chambre d'assemblée proteste aussi contre le cumul des postes du grand voyer du district de Québec, Edmund William Romer Antrobus, qui exerce aussi les fonctions d'aide de camp provincial, ce qui va à l'encontre du bien public, et de l'accomplissement fidèle et efficace des devoirs attachés aux charges⁶⁷. Cependant, Antrobus continua à exercer la charge de grand voyer jusqu'à la suppression de ce poste en 1841 et celle d'aide de camp jusqu'à sa mort en 1852. Nonobstant les protestations, le régime des grands voyers perdure donc jusqu'au début des années 1840, la majorité de la population préférant probablement un système connu, mais imparfait, à un nouveau système calqué sur le modèle britannique, où les chemins sont de juridiction locale.

⁶⁶ 15 janvier 1836, « Second rapport du Comité Permanent des Chemins et des Améliorations publiques », *JALBC*, Appendice AA, 1836.

⁶⁷ Virginia Ryerson Whitelaw, « Antrobus, Edmund William Romer », dans *DBC* électronique, vol. VIII, 1851-1860, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=37868&query=antrobus>

Le Conseil Spécial, administrant la province à partir de 1838, en décidera autrement. Dans le sillage des changements apportés par l'acte d'union des provinces canadiennes, et par l'établissement des districts municipaux, on abolira la fonction de grand voyer pour en confier les pouvoirs au conseil de chaque district, qui pourra réglementer la confection, la réparation ou le changement de tout chemin, rue ou autre communication dans les limites de son district⁶⁸. Ce changement sera effectif lors de l'entrée en poste des conseillers de district, soit en août 1841, si l'on se fie aux proclamations du gouverneur et au dernier procès-verbal d'Hugues Heney, grand voyer du district des Trois-Rivières qui porte la date du 14 août 1841⁶⁹. Dès lors, les grands voyers devront déposer chez le protonotaire du district les documents relatifs aux chemins et aux ponts qu'ils ont en leur possession. On croit que le nouveau système de gouvernement local sera plus avantageux pour les localités et qu'il stimulera la prospérité intérieure de la province. Cette quête de la prospérité se positionne directement dans la suite du mouvement pour l'amélioration des communications intérieures, qui s'est amorcé dans les années 1810 sous l'égide de l'État et d'un nouvel acteur : le commissaire des communications intérieures.

⁶⁸ Leur juridiction s'applique à « la confection, réparation ou amélioration d'aucun nouveau ou ancien chemin, rue ou autre communication commode ou moyen de transport dans les limites du district ou pour boucher, détourner ou changer aucun chemin, rue ou communication dans les limites susdites ». 29 décembre 1840, « Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement en cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle », 4 Vict., chap. 4, p. 51-87.

⁶⁹ Nous retrouvons ces proclamations dans Appendice du premier volume, *JALBC*. Kingston, G. Desbarats & T. Cary, 1842, p. 485. 14 août 1841, « Procès-verbal pour régler certains travaux dans la paroisse de Saint-Grégoire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 9, p. 12.

4.5 Les commissaires des communications intérieures : nouvel agent de l'État

Nommés par le gouverneur, en vertu de la loi de 1815, les commissaires des communications intérieures⁷⁰, au nombre de trois par districts judiciaires, dirigeront la dépense de l'argent public alloué pour améliorer les communications dans leur district respectif⁷¹. Mais, pourquoi créer de nouveaux agents, alors qu'il existe déjà un responsable des voies publiques dans chacun des districts ? Pourquoi ne pas laisser le soin au grand voyer d'employer les argents attribués ? En fait, dans deux cas particuliers, la dépense de l'argent attribué se fera sous la supervision du grand voyer du district de Québec, soit une somme de £800 pour ouvrir un chemin sur la rive nord entre Baie Saint-Paul, Saint-Ferréol et Saint-Joachim, puis une somme de £1200 pour ouvrir un chemin sur la rive sud entre Rimouski et Trois-Pistoles⁷². Dans ces deux cas, l'argent vise l'établissement d'un chemin public dans des seigneuries peuplées, où une action du grand voyer, consistant essentiellement à répartir les corvées parmi la population locale, s'avère tout à fait adaptée au territoire. Or, l'acte de 1815 vise surtout à ouvrir de nouveaux chemins et à faire des ponts sur des rivières où il ne serait pas praticable d'en faire d'après les lois en force. Souvent, les chemins concernés se trouvent dans les cantons, sur le front pionnier, où la population est dispersée et trop peu nombreuse pour supporter le poids des travaux et les frais encourus par la construction, l'entretien et la

⁷⁰ Ces agents de l'administration demeurent très peu connus et très peu étudiés par l'historiographie. Nous avons donc décidé de documenter leur rôle et leurs pratiques par le biais des textes de loi mais aussi des archives administratives, entre autres leurs rapports d'activité et la correspondance échangée, notamment avec le gouverneur, le secrétaire civil et le grand voyer.

⁷¹ 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Op. cit.*

⁷² Articles 2 et 3 de la 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Op. cit.*, p. 61.

réparation des voies publiques, et donc où la procédure suivie par le grand voyer se révèle totalement inappropriée.

L'inefficacité de la loi de voirie en territoire cantonal n'explique pas à elle seule le choix de recourir à des commissaires. D'abord, la charge n'est pas nouvelle en soi. C'est une pratique admise, depuis le tournant du XIX^e siècle, de nommer des commissaires pour surveiller la dépense des deniers publics, par exemple pour la construction de salles d'audience ou pour l'érection de pont public⁷³. Par définition, la commission permet à son titulaire d'agir au nom d'une puissance légitime, ici le gouvernement colonial, à titre de représentant, ordinairement temporaire, pour accomplir les fonctions relatives à un objet particulier⁷⁴.

Mais, la commission implique aussi des obligations, dont celle de rendre des comptes. Entrés en fonction sur ordre du gouverneur, ils enquêtent sur les chemins sous leur responsabilité en vue de soumettre un plan d'action pour qu'il soit approuvé avant son exécution. À chaque session, ils font un rapport à l'administration centrale de l'argent employé et des améliorations effectuées, y joignant toutes autres observations jugées pertinentes. Par comparaison, le grand voyer paraît plus autonome. Responsable

⁷³ Dès 1794, les *Journaux de l'Assemblée législative* mentionnent les commissaires nommés pour traiter avec les commissaires du Haut-Canada. Dans les années subséquentes, nous retrouvons plusieurs autres mentions de commissaires, tels les commissaires pour bâtir des salles d'audience (1801), pour ériger un pont sur la rivière Jacques-Cartier (1804) ou encore pour ériger une prison commune dans le district Québec (1812).

⁷⁴ Se référer à la définition de Commissaire dans le *Dictionnaire de L'Académie française*. 5^e éd., 1798, p. 269 et le *Dictionnaire de L'Académie française*. 6^e éd., 1832, p. [1:350], qui peut être consulté sur le site Internet : <http://artfl.latif.fr/dictionnaires/BAYLE/>. Voir Commissioner dans Nathan Bailey, *An universal etymological English dictionary...*, Edinburgh, 1800, 924 p. Base de données *Eighteenth Century Collections Online*, à l'adresse : <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCOGale>, document numéro : CW116901232.

de l'aménagement des chemins publics de tout son district, il agit la plupart du temps sur requête des habitants, émettant ses propres directives, qui acquièrent force de loi lorsqu'elles obtiennent la sanction des juges de paix. Une autre distinction majeure, les commissaires disposent de ressources pécuniaires supérieures comparativement à celle des grands voyers, constituant alors des agents aux pouvoirs particuliers, dont les interventions se concentrent uniquement sur des voies publiques précises, ce qui se reflète sur leur charge de travail et leur emploi du temps (moins chargé), sur leurs moyens d'action et leur pouvoir (plus imposants).

À l'exemple des grands voyers, les commissaires constituent des intermédiaires entre les populations locales et les autorités coloniales. À leur entrée en fonction, ils annoncent publiquement leur nomination, tout en communiquant les jours et les lieux où ils recueilleront les suggestions relativement aux améliorations à faire dans le district⁷⁵. À l'échelon local, ils prennent connaissance des chemins proposés avec les personnes intéressées. Une fois leurs procédés ratifiés par le gouverneur, ils contractent pour la réalisation des travaux, puis surveillent de près les débours encourus. Quoiqu'ils exercent leur charge indépendamment des grands voyers, la loi de 1817 les autorisera bientôt à recourir à leur autorité pour tracer et pour régler l'entretien des chemins et des ponts, dans les cas où ils ne pourront obtenir le consentement volontaire des propriétaires⁷⁶. En 1825, la réalisation d'un procès-verbal dûment homologué en loi

⁷⁵ Ces directives se retrouvent dans les articles 6 à 9 de la loi du 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Op. cit.*, p. 63-65.

⁷⁶ Article 10 de la loi du 22 mars 1817, « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications intérieures dans la Province de Québec », *Op. cit.*, p. 73.

constituera même une condition préalable à l'emploi de la somme affectée au chemin de communication entre Saint-Grégoire et Longue Pointe, dans le canton de Kingsey⁷⁷. On cherchera ainsi à légitimer l'intervention des commissaires, mais surtout à pourvoir à l'entretien et à la réparation de la voie publique pour éviter qu'elle ne tombe rapidement en désuétude et que l'argent soit dépensé en vain.

Si l'acte de 1815 concédait une relative autonomie aux commissaires, les lois subséquentes encadrent toujours un peu plus leur travail. Dès 1817, le gouvernement détermine les procédures à suivre pour l'octroi des contrats et limite leur pouvoir de dépenser, leur interdisant d'employer plus de la moitié de la somme octroyée pour une année dans un comté⁷⁸. En 1829, on leur rappelle que le gouverneur possède, non seulement le pouvoir de les nommer, mais aussi de les destituer de temps à autre et de les remplacer par d'autres, si nécessaire⁷⁹. On précise encore la manière dont ils procéderont à la confection des ouvrages, que ce soit par contrat ou par ouvrage à la journée. Comme ils ne perçoivent aucun honoraire dans l'exercice de leur commission, on les autorise même à recevoir une allocation défrayant leurs dépenses pour la régie, la conduite et la surveillance des ouvrages, mais qui ne devra pas représenter plus de 5 % de la somme dépensée pour le chemin. L'existence de ces initiatives réglementaires dénote une volonté de l'État de réguler minimalement l'emploi des fonds publics, de

⁷⁷ Art. 2, 22 mars 1825, « Acte pour affecter une somme d'Argent pour achever et améliorer le Chemin de Communication entre Saint Grégoire et Longue Pointe, dans le Township de Kingsey », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 29, p. 109-111.

⁷⁸ Articles 12 et 13 de la loi du 22 mars 1817, « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications intérieures dans la Province de Québec », *Op. cit.*, p. 73-75.

⁷⁹ Article 2 de la loi du 14 mars 1829, « Acte pour pourvoir plus efficacement et améliorer les Communications Intérieures », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 8, p. 117-121.

normaliser les procédés d'exécution des travaux et d'inciter les commissaires à agir vite et bien dans l'intérêt public, ce qui n'est pas toujours le cas.

En fait, les agissements des commissaires suscitent parfois de vives critiques. Ivanhoé Caron relève dans son historique de voirie de la province de Québec qu'on les accuse notamment d'employer les fonds à leur guise et de s'entendre avec les grands voyers pour faire tracer des chemins là où bon leur semble, et ce, sans se préoccuper des suggestions des gens intéressés⁸⁰. Dans le même esprit, deux contemporains, John Neilson et Samuel Gale, qui témoignent devant le Comité enquêtant sur le gouvernement civil en 1828, dénoncent les pratiques des commissaires. Tout d'abord, John Neilson affirme qu'on leur reproche d'ouvrir des chemins d'aucune utilité publique et de gréer leurs propres propriétés de voies publiques⁸¹. De plus, comme certains chemins passent sur les réserves de la couronne et du clergé et qu'il n'y a personne pour les entretenir, l'argent a été dépensé, voire gaspillé, puisque le chemin « a repoussé » à plusieurs endroits. Samuel Gale estime plutôt que l'aide gouvernementale, qu'il juge d'ailleurs largement insuffisante, a été utilisée de façon peu judicieuse pour des objets locaux, soit pour les villes et autres places établies plutôt que pour les nouveaux établissements dans les cantons⁸². En 1836, le Comité permanent des chemins et des améliorations publiques attestera que de larges sommes ont été dépensées sur des chemins d'aucune utilité quelconque, mais seulement dans des vues d'intérêt personnel, dans des localités ni

⁸⁰ CARON, Ivahnoë, « Historique de la voirie dans la province de Québec (suite) », *BRH*. 39, 6 (juin 1933), p. 379-380.

⁸¹ 24 mai 1828, « Témoignage de John Neilson », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

⁸² 8 mai 1828, « Témoignage de Samuel Gale », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

habitées, ni fréquentées⁸³. Ces propos attestent que les commissaires constituent des agents bien de leur temps qui, comme les autres fonctionnaires, adoptent encore des pratiques administratives où les notions de bien public et d'intérêt privé se côtoient de près.

En réaction à ces pratiques contestées et à la négligence de certains intervenants qui omettent de rendre compte de leurs activités, on octroie au gouverneur, en 1833, le pouvoir de nommer des commissaires spéciaux ayant pour mission de visiter et d'inspecter les différents chemins sur lesquels sera dépensée une partie des deniers publics, et d'examiner les rapports à être déposés par les commissaires⁸⁴. Ainsi, les agents spéciaux superviseront le travail accompli par les commissaires et veilleront au bon usage des octrois publics. Les troubles de 1837-1838 mettront toutefois un terme aux allocations, et aux activités des commissaires.

En 1839, le Conseil Spécial jugera expédient d'établir un organe de contrôle pour superviser la dépense et l'emploi des deniers publics affectés à la confection des travaux publics et autres objets rattachés à l'amélioration intérieure de la province⁸⁵. Il créera alors le Bureau des Travaux Publics, similaire à celui de la Virginie (voir la section 4.2). Ce bureau comprendra cinq membres nommés par le gouverneur, dont un président et un

⁸³ 15 janvier 1836, « Second rapport du Comité Permanent des Chemins... », *Op. cit.*

⁸⁴ En 1829, le Comité spécial des communications intérieures signale que des commissaires ont failli à leur devoir élémentaire de faire rapport aux trois chambres de la Législature. 8 mars 1829, Appendice P, Rapport du Comité spécial des communications intérieures, 10 Geo. IV. Le 3 avril 1833, « Acte pour pourvoir plus amplement à l'amélioration des Communications Intérieures de cette Province », 3 Guill. IV, chap. 26, p. 119-121.

⁸⁵ 13 avril 1839, « Ordonnance pour établir un Bureau des Travaux Publics en cette Province », 2 Vict., chap. 64, p. 625-641.

secrétaire-trésorier. Il se substituera en réalité au Comité permanent des chemins et des améliorations publiques, puisqu'il devra considérer et faire rapport sur les matières qui lui seront confiées par le gouverneur, et ce, de façon à promouvoir le bien public. Il ne pourra toutefois autoriser aucune dépense sans obtenir l'assentiment du gouverneur. L'implantation du bureau marque donc le commencement d'une nouvelle ère, où le gouvernement prendra en charge quelques grands chemins d'intérêt général et où la responsabilité de la plupart des chemins et des ponts échoira désormais aux municipalités, via les officiers de voirie qui sont déjà très impliqués localement.

4.6 Les officiers de voirie : un passage de l'autorité martiale à l'autorité publique

Les capitaines et les officiers de milice demeurent en charge de la voirie locale jusqu'en 1796, au moment où la loi crée deux niveaux d'officier : les inspecteurs et les sous-voyers. Concrètement, ils resteront toutefois en poste jusqu'à l'entrée en fonction de leurs successeurs, au 1^{er} janvier 1797⁸⁶. Leur implication dans l'administration de voirie se bornera, à l'avenir, à présider l'assemblée pour l'élection des sous-voyers, à déclarer publiquement les noms des parties choisies, puis à les communiquer au grand voyer, qui se chargera, de son côté, de désigner un inspecteur des chemins et ponts pour chaque paroisse, seigneurie ou *township* de son district⁸⁷.

⁸⁶ Article 29 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 224.

⁸⁷ Articles 25 et 28 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. p. 220-224. Les rares informations contenues dans les procès-verbaux ne permettent en aucun cas de vérifier si certains capitaines de milice, en charge dans

4.6.1 Les officiers nommés : les inspecteurs des chemins et ponts

Le grand voyer nomme et appointe une personne jugée propre et convenable pour exercer l’office d’inspecteur des chemins et ponts dans chacune des localités de son district, et ce, pour un mandat de deux ans. Il choisit, de préférence, un titulaire qui réside dans la localité depuis au moins trois années, vraisemblablement pour s’assurer qu’il possède une connaissance minimale du territoire et de ses occupants⁸⁸. De plus, afin d’éviter toute vacance découlant du refus de servir, de la mort ou de l’incapacité d’un officier, le grand voyer désigne un candidat pouvant servir de remplaçant jusqu’à la prochaine nomination. Il s’agit là d’une persistance du modèle administratif français, plus centralisateur, qui confie le choix des serviteurs de l’État au pouvoir central, via son agent responsable des voies publiques, comme l’expose Donald Fyson dans son analyse de la paroisse et de l’administration britannique (1764-1840)⁸⁹.

Or, en qualité d’inspecteur, l’agent du grand voyer participe activement à la mise en place et à la conservation des chemins publics de sa localité⁹⁰. À quelques reprises, il réclame lui-même la verbalisation de chemins royaux non reconnus par des procès-verbaux, afin de remédier aux obstacles qu’il rencontre pour les faire entretenir. Lors de l’établissement ou du déplacement d’un chemin public, il participe assurément à

les années 1780, acceptent de combler l’un de ces postes, bien qu’ils en soient officiellement exemptés, au même titre que le clergé, les maîtres d’école et les personnes âgées de 60 ans et plus.

⁸⁸ Se référer à l’article 26 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d’autres effets », *Op. cit.*, p. 222.

⁸⁹ Donald Fyson, « La paroisse et l’administration étatique sous le Régime britannique (1764-1840) », dans Serge Courville et Normand Séguin, dir., *La paroisse* (Atlas historique du Québec). Sainte-Foy, Presses de l’Université Laval et Fonds Gérard Dion (coll. L’Atlas historique du Québec), 2001, p. 33-34.

⁹⁰ Toutefois, les documents de voirie contiennent relativement peu de détails sur la nature des relations et du jeu social liant, au quotidien, les différents acteurs internes et externes des communautés locales.

l'assemblée publique, à la visite des lieux, au choix du tracé, et parfois même à la répartition des travaux. Responsable de l'exécution du procès-verbal homologué, il supervise particulièrement le travail des sous-voyers, étant même habilité à les poursuivre en justice s'ils refusent ou s'ils négligent l'un de leurs devoirs. En 1825, alors que les voies publiques connaissent un essor sans précédent partout dans la province, le grand voyer obtient l'autorisation d'augmenter son personnel de voirie. Chaque localité pourra désormais renfermer jusqu'à trois inspecteurs pour suffire à la tâche, tout en bénéficiant des mêmes responsabilités et des mêmes pouvoirs⁹¹.

Notons qu'entre 1797 et 1841 un certificat de publication, portant la signature ou le plus souvent la marque de l'inspecteur, accompagne habituellement tout document de voirie (requête, sommation d'assemblée, procès-verbal, ordre), preuve de leur notification publique à la porte de l'église paroissiale. Car, l'inspecteur se charge de communiquer tous les ordres de son supérieur immédiat aux habitants, aux sous-voyers et, s'il en est requis, à l'inspecteur du territoire voisin. À tous les six mois, il doit aussi rendre compte au grand voyer de l'état des chemins et des ponts de sa juridiction, que ce soit de vive voix ou par écrit⁹². Mais, en l'absence de rapport écrit, nous présumons que les inspecteurs privilégient l'exposé oral, produit la plupart du temps dans le cadre de la tournée de visite annuelle du grand voyer. Les inspecteurs apparaissent donc clairement comme des intermédiaires entre le grand voyer qui chapeaute l'organisation de voirie, et

⁹¹ Quatrième article de la loi du 22 mars 1825, « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 3, p. 23.

⁹² Article 26 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 224.

d'un côté, les populations locales qui réclament et réalisent les différentes voies publiques, et de l'autre, les sous-voyers qui se chargent plutôt de l'application quotidienne de la loi⁹³.

4.6.2 Les officiers élus : les sous-voyers des chemins et ponts

À partir de 1796, le grand voyer fractionne chaque paroisse, seigneurie ou township en un maximum de neuf divisions, chacune sous la responsabilité d'un sous-voyer, élu par les « personnes tenant feu et lieu » dans la localité⁹⁴. Le scrutin se tiendra entre le 1^{er} septembre et le 15 octobre, à la date spécifiée par l'ordre du capitaine de milice. Assemblés dans la salle commune du presbytère ou dans un autre lieu public notoire, les électeurs choisiront des personnes convenables, résidant à proximité des divisions à surveiller, qui exerceront la charge deux années consécutives. Dans les dix jours suivant le vote, les résultats seront communiqués au grand voyer, qui établira alors officiellement les sous-voyers, dont le nombre variera selon l'étendue et la densité des voies publiques locales⁹⁵.

Sur le terrain, les détenteurs de la charge jouent un rôle de premier plan dans l'aménagement et l'entretien des chemins et des ponts publics de leur division. En fait, ils s'impliquent activement dans les procédures. Entre 1798 et 1819, ils souscrivent à

⁹³ Léon Robichaud, *Op. cit.*, p. 43.

⁹⁴ Pour connaître les procédures relatives à l'élection des sous-voyers, voir l'article 25 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 220.

⁹⁵ Advenant une vacance en cours de mandat, le grand voyer désignera alors un intérimaire jusqu'à la prochaine élection. Renseignements tirés de l'article 27 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 224.

une quinzaine de requêtes de voirie. Pétitionnant quelquefois de concert avec l'inspecteur, ils obtiennent généralement le concours des propriétaires de leur division pour requérir la verbalisation de nouvelles voies publiques ou de chemins usités pour en fixer le cours et, notamment, en autoriser les travaux⁹⁶. Mais, comme le prévoit la loi de voirie de 1796, le grand voyer leur laisse souvent le soin de répartir les ouvrages et les frais afférents entre les personnes intéressées de leur division. Les officiers jouissent aussi d'un pouvoir décisionnel considérable sur les chemins d'hiver, fixant annuellement leur ouverture, leur aménagement et leur lieu de passage sur les terres, sur le fleuve Saint-Laurent ou sur les autres rivières, puisque les vents d'hiver suscitant de grands amas de neiges se lèvent à des moments distincts selon les parties de la province⁹⁷.

Été comme hiver, les sous-voyers doivent inspecter fréquemment les infrastructures de leur division pour prendre connaissance de leur état et s'assurer que les corvéables s'acquittent parfaitement de leurs devoirs étant même habilités à entreprendre des poursuites judiciaires contre les négligents, si cela s'avère nécessaire. Comme ils accomplissent un important travail d'encadrement au niveau local, il n'est pas étonnant de voir augmenter leurs effectifs, dont le nombre maximal passe, en 1825,

⁹⁶ Les archives de voirie ne permettent guère de documenter le quotidien des officiers locaux, que ce soit les inspecteurs ou les sous-voyers. Outre les requêtes de voirie et les moyens d'opposition, les dossiers comprennent seulement des listes nominatives présentant les résultats des élections des sous-voyers pour plusieurs localités en 1827-1830. Nous avons choisi de pas retenir ces listes qui ne renferment que le nom des officiers élus, sans apporter plus de précisions sur leur identité ou sur les arrondissements de voirie.

⁹⁷ Se référer aux articles 22 et 24, Article 29, 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 218 et 220.

de 9 à 15⁹⁸. Cette croissance concomitante à celle du nombre d'inspecteurs constitue un indice du déploiement des voies publiques sur le territoire, en même temps qu'elle exemplifie le renforcement de l'encadrement et la liaison qui existe entre les officiers.

Même si les actes législatifs distinguent clairement les activités des inspecteurs de celles des sous-voyers, nous supposons que l'exercice de leurs fonctions les engage souvent à collaborer, ou du moins à se côtoyer et à dialoguer, entre autres lors de la visite du grand voyer sur les lieux et lors de la réalisation des travaux de voirie. Rien ne nous laisse présager de l'existence d'un clivage marqué ou d'une rivalité soutenue entre les deux fonctions. De même, les sources consultées ne nous permettent pas d'établir s'ils remplissent fidèlement leurs obligations, s'ils cumulent plus d'un mandat, s'ils sévissent contre leurs pairs comme leur ordonne la loi. Le quotidien des officiers nous demeure tout à fait inconnu. Nous savons toutefois que plusieurs mesures analogues les incitent à exercer convenablement leur charge⁹⁹. Ainsi, tout inspecteur ou tout sous-voyer refusant d'exercer sa charge déboursera une somme, respectivement de 4 et 5 livres courant, tandis que l'inexécution de l'un de leurs devoirs les exposera à une pénalité de 20 shillings par négligence¹⁰⁰. Ces mesures démontrent que l'administration

⁹⁸ Cinquième article de la loi du 22 mars 1825, « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 3, p. 25.

⁹⁹ Articles 25 et 26 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 220 et p. 222.

¹⁰⁰ Toute personne ayant déjà exercé une de ces charges est toutefois exemptée de servir pour huit années consécutives, à moins qu'elle n'y consent. D'autres individus sont dispensés de servir, soit les membres du clergé, les maîtres d'école, les hommes de plus de 50 ans, et un meunier par moulin. Les officiers de voirie se voient, pour leur part, dispensés de la milice et des corvées de transport, hormis en cas de guerre. Article 28 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 224 et Léon Robichaud, *Op. cit.* M.A. (Histoire), Montréal, Université McGill, juillet 1989, p. 43.

centrale, en l'occurrence le grand voyer, compte sur eux pour assurer la bonne marche des corvées locales et, du même coup, de l'organisation de voirie.

En outre, si certains pans de l'administration de voirie sont continuellement remis en question entre 1796 et 1841, il semble que l'à-propos des charges d'inspecteur et de sous-voyer ne fasse l'objet d'aucune critique sur la place publique, du moins c'est ce que révèlent les documents officiels¹⁰¹. Bien au contraire, on sollicite une gestion plus locale des matières de voirie. D'ailleurs, le Conseil spécial renforcera le pouvoir des inspecteurs en 1839, leur confiant la supervision de l'élection des sous-voyers, qui était auparavant sous la responsabilité des capitaines de milice¹⁰². Les inspecteurs de district les remplaceront toutefois en 1841, lors de l'implantation des corporations municipales. Essentiellement, ces nouveaux inspecteurs, nommés par le gardien du district avec l'approbation du gouverneur, surveilleront tous les travaux entrepris en vertu d'un règlement du conseil de district et feront rapport annuellement sur l'état des ouvrages en progrès¹⁰³. Le titulaire devra également être examiné et déclaré qualifié pour remplir ses devoirs par le Bureau des Travaux Publics, ou tout autre personne jugée compétente. Cette substitution n'amoindrira pas les responsabilités des officiers locaux, mais confortera plutôt leurs pouvoirs et le contrôle qu'ils exerçaient sur les populations locales.

¹⁰¹ Une étude des journaux et des archives judiciaires apporterait peut-être quelques nuances à ce constat.

¹⁰² En outre, les rapports des capitaines de milice avec la voirie cesseront alors définitivement. Voir Léon Robichaud, *Op. cit.*, p. 43-44.

¹⁰³ Article 35 de l'ordonnance du 29 décembre 1840, « Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement en cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle », 4 Vict., chap. 4, p. 73.

4.7 Les populations locales : des responsabilités accrues ?

Les modifications apportées à l'organisation de voirie par la loi de voirie de 1796 changent peu de chose pour les populations locales, qui sont encore contraintes de concourir à l'implantation de la voie publique, spécialement aux travaux pour sa construction, sa réparation et son entretien. Le poids des ouvrages à réaliser, souvent plus considérable dans les établissements du front pionnier, ne réfrène en rien la motivation des personnes intéressées pour l'obtention d'un chemin verbalisé. Les obligations de voirie varient toutefois selon le type d'infrastructure implanté mais aussi selon le mode de concession des terres (seigneurie et cantons), générant des distinctions entre les devoirs des seigneurs et ceux des grands propriétaires des *townships*.

La seigneurie constituant toujours l'un des découpages de base de l'administration britannique, certains propriétaires exercent un rôle notable dans la voirie, bien que circonscrit dans l'espace. D'aucuns prennent le soin de réservier des portions de terrains, sur leur domaine, entre les rangées de concession ou encore à leurs limites, pour favoriser l'aménagement éventuel de voies publiques¹⁰⁴. Au début du XIX^e siècle, le manque de chemin étant considéré comme un obstacle majeur à l'ouverture et au développement de certains fiefs, les seigneurs requièrent l'établissement de voies

¹⁰⁴ Par exemple, 25 juin 1798, « No 18 Proces-verbal pour un nouveau chemin du roi et route situé entre les lignes seigneuriales des Ste. Marguerite et Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.39.

5 avril 1799, « Procès-verbal du chemin ou route dans la ligne du cordon de St. Esprit seigneurie de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 13 ; 27 septembre 1804, « Procès-verbal qui fixe la route de la 4e concession, paroisse de St. Pierre les Becquets entre Fr. Hainault et Raphael Baril », ANQTR, cahier 4, p. 11.

publiques, notamment des chemins conduisant à leur moulin banal¹⁰⁵. Comme ils en retirent un avantage direct, la loi de voirie de 1796 les astreint à participer à leur construction, à leur réparation et à leur entretien, ainsi que nous le verrons au prochain chapitre. Au même titre que les autres habitants, ils devront également concourir, à proportion de leur domaine, aux travaux publics pour l'ouverture de grands chemins sur les terres non concédées¹⁰⁶. Parions cependant qu'ils n'exécutent pas eux-mêmes ces rudes besognes, les confiant plutôt à leurs subordonnés.

La situation diffère quelque peu dans les cantons, où chaque lot est acquis à titre de propriété perpétuelle, en *franc et commun socage*, et donc affranchi des servitudes seigneuriales. Des loyalistes, des marchands influents, plusieurs hommes politiques et même des seigneurs acquièrent des cantons arpentés, comprenant une superficie de dix milles carrés, ou de 9 milles sur 12 milles en bordure d'un cours d'eau¹⁰⁷. Les concessionnaires primitifs concèdent à leur tour des lots à des associés et à des colons qui deviennent pleinement propriétaires de leur lopin de terre. Comme les nombreux lots réservés à la couronne et au clergé protestant demeurent souvent vacants et inexploités, ils nuisent à l'implantation de chemins publics et à l'établissement des cantons. Dès 1806, de grands propriétaires sollicitent donc une aide gouvernementale pour remédier à

¹⁰⁵ Par exemple, 18 juillet 1804, « Requête no 109 & 110 de Louis Gouin pour fixer deux chemins dans la paroisse St. Antoine, Baie du Febvre, fief Courval » et 18 juin 1816, « Petition from Josias Wurtele for new roads in the seigneurie & fief of River David », dans ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 5.41 et 5.68.

¹⁰⁶ Sixième article de Article 29, 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 208. 20 juin 1805, « Procès-verbal du grand voyer fixant un chemin dans le fief Courval, paroisse Baie St. Antoine, depuis le chemin royal de la concession appelée Côte St. Pierre jusqu'à la ligne seigneuriale », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 47,

¹⁰⁷ Ivanhoë Caron, *La colonisation de la province de Québec, les Cantons de l'Est... op. cit.*, p. 22 et p. 26-27.

ces obstacles. Alors que le gouvernement débloque des fonds publics pour améliorer les communications intérieures (1815-1835), certains possesseurs de terres cantonales¹⁰⁸ accèdent même au poste de commissaire, ce qui leur permet d'agir sur les projets routiers. Du reste, la loi de 1823 règle les doutes subsistant à l'égard des obligations de voirie des concessionnaires primitifs et des propriétaires terriens. Suivant la loi, les possesseurs de terres sont entièrement responsables des travaux d'ouverture, de réparation et d'entretien des chemins royaux sis sur les terres boisées ou sur les lots inhabités des *townships*¹⁰⁹.

Qu'ils résident dans les paroisses, les seigneuries ou les cantons, les exploitants supportent au moins un chemin sur le front de leur terre, comme le veut la servitude coutumière, réglée par le droit de voirie. Ils acceptent volontiers cette obligation, surtout lorsqu'elle rejoint leur intérêt. Par contre, s'ils perçoivent la voie publique comme un préjudice, par exemple lorsque plusieurs voies bordent leur terre ou lorsque le chemin traverse diagonalement un terrain dorénavant défriché, ils n'hésitent pas à contester et à réclamer un changement. Car, lorsqu'un morceau de terrain n'est plus d'utilité publique, les propriétaires riverains le récupèrent pour leur propre usage¹¹⁰.

¹⁰⁸ Nous pensons ici à Frederick George Heriot, William B. Felton et Joseph Wurtele, pour ne citer que quelques exemples.

¹⁰⁹ Premier article de la loi du 22 mars 1823, « Acte qui explique et étend les dispositions d'un Acte passé dans la trente-sixième année du Règne de feu Sa Majesté, intitulé « Acte pour faire réparer et changer les Grands Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », en autant qu'elles ont rapport aux Townships », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 3 Geo. IV, chap. 19, p. 361

¹¹⁰ 22 décembre 1801, au sujet du chemin du Roi depuis la ligne des fiefs Dutort et Cournoyer, paroisse de Bécancour, jusqu'à la terre de Jacques Pré dit Richard », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 23.

¹¹² 22 avril 1798, « Lettre à John Antrobus Ecuyer Grand voyer Trois-Rivières » ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.12.

Conscients de leurs droits et de leurs devoirs, ils réclament eux-mêmes l'aménagement de nouvelles voies officielles, voire la reconnaissance juridique de tronçons usités pour jouir des prérogatives associées au chemin public. Plus qu'une formalité, la légitimation devient primordiale pour les personnes intéressées. Ainsi, en 1798, les habitants assemblés en présence de l'inspecteur et des sous-voyers de Bécancour consentent à reconstruire le pont défait se trouvant sur la terre d'Antoine Désilait, mais à condition que le droit l'ordonne ; prévenant qu'à défaut de procès-verbal dûment homologué, ils refuseront de réaliser le pont en question¹¹². Autre exemple, au tout début du XIX^e siècle, les requérants de l'Île à la Fourche (Nicolet) se disent dans l'obligation d'en appeler au pouvoir du grand voyer, puisqu'ils ont besoin d'un chemin pour faciliter la communication sur l'île et pour conduire à l'église, « ce qu'ils ne peuvent se procurer sans une autorité légale¹¹³. » Intégrant la notion de voie publique, les « intéressés » perçoivent manifestement les avantages que représentent les chemins homologués par rapport aux chemins privés, entre autres pour assurer la pérennité et la viabilité de l'infrastructure. Or, la verbalisation du chemin leur donne un pouvoir accru sur leurs pairs, leur octroyant un droit de recours contre les corvéables indolents, mais également contre ceux qui refusent d'assumer les frais du procès-verbal.

Présents lors de l'intervention du grand voyer, les habitants intéressés participent activement à l'institutionnalisation de la voie publique. Assemblés pour soutenir leur requête, ils visitent les lieux en compagnie du grand voyer et le guident quant au tracé à

¹¹³ 16 avril 1800, « Requête des habitants de l'Isle à la Fourche de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand voyer, pièce 10.51.

adopter. Leur pouvoir d'action ne se limite pas à ce rôle initial, puisqu'il s'étend également à la ratification du procès-verbal. En cas de désaccord avec le tracé ou les ouvrages, les opposants ont la possibilité de présenter un moyen d'opposition à la Cour qui prend alors leurs arguments en délibéré pour faire droit à l'infirmerie ou à l'homologation. Ce n'est qu'une fois le procès-verbal homologué que les corvéables commenceront les ouvrages sous la supervision des officiers locaux, tout spécialement les sous-voyers qui sont élus par scrutin local.

Malgré la multiplication des communications écrites (requêtes, procès-verbaux, moyens d'opposition, lettres, avis), certains ordres se transmettent toujours oralement, notamment en ce qui concerne le défaut d'entretien ou la réparation des chemins et des ponts publics. La loi de voirie de 1796 comprend une mention à cet effet : lorsque le grand voyer, l'inspecteur ou plus spécialement le sous-voyer, trouveront quelques parties de chemins ou de ponts publics en mauvais état, ils donneront un avertissement verbal ou public aux personnes fautives, leur ordonnant de les restaurer dans les 24 heures, sinon des journaliers et des voitures feront le travail à leur place, à leurs frais¹¹⁴. Comme ces avertissements verbaux ne sont connus que des contemporains, nous ne pouvons évaluer leur usage, leur nombre, leur impact, leur destinataire et, ainsi, vérifier si la négligence est le fait d'un grand nombre d'habitants ou de quelques récalcitrants invétérés.

¹¹⁴ Article 31 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 226-228.

L'examen de la législation suggère que tous n'observent pas scrupuleusement leurs obligations ou, du moins, que l'on appréhende qu'il en soit ainsi. On délaisse alors le système des amendes et on met en place de nouvelles mesures coercitives pour discipliner les récalcitrants. Les corvéables, qui refuseront ou négligeront dorénavant d'accomplir leurs devoirs de voirie, seront poursuivis en justice par le sous-voyer de leur division¹¹⁵. Tout usager, ayant subi des blessures ou des dommages à sa voiture ou à ses chevaux par la négligence d'une ou de plusieurs personnes obligées à l'entretien d'un pont, pourra également intenter une action juridique contre les fautifs dans toute Cour du Banc du Roi, habilité à adjuger les indemnités jugées raisonnables. La jurisprudence et le droit écrit gagnent, d'ailleurs, en importance à la fin du XVIII^e siècle, se substituant progressivement à la tradition orale et à la coutume. Les habitants eux-mêmes prennent l'habitude de recourir au grand voyer pour faire reconnaître légalement chacune de leur infrastructure, et ainsi se prévaloir des droits et des prérogatives qui en découlent en matière de voirie, notamment l'assurance du droit de passage et la codification de l'entretien. Voyons cela plus en détail.

4.8 L'enracinement de la voie publique dans les consciences et les usages

À la fin du XVIII^e siècle, des ambiguïtés subsistent en matière de voirie. L'acte des chemins de 1796 vient alors codifier les droits et les devoirs des acteurs de voirie les uns envers les autres, mais aussi envers la voie publique. Fortement inspiré des normes

¹¹⁵ Article 35 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 222.

et des usages antérieurs, il cherche à adapter les pratiques à une nouvelle réalité coloniale, où l'appareil judiciaire occupe une place prépondérante dans l'administration d'un territoire subissant plusieurs mutations : colonisation, différenciation ville-campagne, introduction de la tenure cantonale, etc. Ces mutations influencent le code de voirie et se répercutent sur l'aménagement de la voie (largeur et localisation), sa réalisation (le partage des ouvrages) et même son appellation.

D'emblée, le préambule de la loi de voirie de 1796 place la construction, la réparation et l'entretien des chemins royaux et des ponts publics sous la direction du grand voyer de chaque district judiciaire. Qu'est-ce qu'on entend ici par « chemins royaux » ? En fait, le terme s'applique tant aux chemins communément appelés chemins de front qu'aux chemins royaux allant en profondeur ou communiquant d'une rangée de concessions à une autre, vulgairement appelés routes¹¹⁶. Le qualificatif « royal », de prime abord moins opportun vu le système de gouvernement implanté en 1791, renvoie ici à la tradition et à la coutume, au chemin réglé par le roi ou son représentant le gouverneur via le grand voyer, et désigne donc toute voie publique où tous peuvent passer librement et gratuitement. Dans les procès-verbaux des grands voyers, nous croyons que son affiliation courante avec le chemin de front n'est pas anodine, alors que la situation coloniale change avec l'avancée du peuplement, le développement des seigneuries, l'arpentage des cantons et l'arrivée d'immigrants britanniques. Si, auparavant, le chemin royal correspondait essentiellement à l'axe principal tracé le long

¹¹⁶ Se référer aux articles 2 à 4 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206.

du fleuve ou de l'un de ses affluents, de tels axes apparaissent dorénavant à la seconde rangée des concessions, puis à la troisième, et dans les cantons, plus loin à l'intérieur des terres, mais poursuivant le même objectif de relier les habitations d'une rangée de concession ou d'une localité.

Les requêtes et les procès-verbaux réfèrent-ils au chemin Québec-Montréal existant sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent ? Les requérants invoquent rarement ce chemin, bien qu'ils participent à part entière à son ébauche. En fait, les pétitions réclament plutôt l'aménagement ou la reconnaissance de sections de chemins royaux à l'échelon de la seigneurie, s'étendant d'une borne seigneuriale à l'autre, par exemple depuis la ligne seigneuriale de La Baie jusqu'à celle du fief Roctaillade, renvoyant ici à une expérience plus locale. Comme le grand voyer intervient sur demande des requérants et établit les chemins au niveau de la seigneurie ou de la paroisse, il procède de même pour le chemin Québec-Montréal qu'il implante par tronçons dans les limites seigneuriales. Dans ses procès-verbaux, il désigne ces tronçons par l'expression « grands chemins de Roi », utilisant à quelques reprises celle de « chemin de long cours », ce qui traduit une certaine prise de conscience de l'étendue du chemin et de son caractère supra-local. Deux articles de l'acte des chemins de 1796 utilisent même le terme « grands chemins de Roi », mais sans en spécifier la nature¹¹⁷ ou sans autre précision.

Malgré des désignations quelque peu différentes, les voies se divisent toujours en deux catégories principales : le chemin de front et la route, qui présentent des

¹¹⁷ Voir les articles 3 à 8 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206-208.

caractéristiques analogues aux voies implantées au début du Régime britannique. Ainsi, tout chemin de front affichera encore une largeur de 30 pieds entre les fossés, tandis qu'une route comprendra toujours 20 pieds de largeur tel que décrété par la loi de voirie de 1777. Même les habitants accordent une certaine importance à la largeur de la voie, se plaignant que le passage n'a plus que 12 à 15 pieds de large à certains endroits¹¹⁸.

La nomenclature des chemins détermine la largeur des voies, mais influence également la distribution des travaux. En conséquence, toute personne résidant sur une terre joignant un chemin de front sera responsable de sa construction et de son entretien, mais uniquement sur son lot, à moins d'indication contraire de la part du grand voyer. Les routes, établies dans la ligne de séparation entre deux concessions ou deux propriétaires, seront plutôt à la charge des requérants et des autres habitants intéressés, tel que mentionné dans le procès-verbal du grand voyer. Il existe encore un troisième type de voie, celui-là un peu particulier, le chemin conduisant à un moulin banal, qui affichera entre 18 et 30 pieds de largeur ; les travaux engageant le ou les propriétaires du moulin, ainsi que les habitants sujets à la banalité¹¹⁹.

Ne modifiant en rien les règlements de 1796, la loi de 1815 pour l'amélioration des communications intérieures engendre plutôt l'aménagement de nouvelles infrastructures, communément désignées par l'expression chemin ou route des commissaires. Les chemins subventionnés correspondent à des voies jugées d'intérêt

¹¹⁸ 20 juin 1797, « Requête des habitants de Becancour à Mr. Antrobus Ecuyer aux Trois Rivières », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.11.

¹¹⁹ Les informations sont tirées du dixième article de la loi de voirie du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 210-212.

général, urgentes et essentielles pour un district, mais ne pouvant s'exécuter d'après les lois en force parce qu'ils traversent plusieurs cantons comprenant des terres inoccupées. Ainsi, dans le district des Trois-Rivières, les parcours recommandés assument la liaison, entre certains cantons du district trifluvien et la ligne du district de Québec, celle du district de Montréal ou encore les établissements riverains du fleuve Saint Laurent¹²⁰. Il s'agit notamment de grands chemins de postes, de chemins conduisant d'un district à l'autre ou bien reliant le Bas-Canada aux autres colonies britanniques. D'ailleurs, en 1836, le Comité permanent des chemins et des améliorations publics déplore le fait qu'il ait dû mettre de côté des pétitions poursuivant des objets d'utilité, mais de moindre importance que l'ouverture, l'amélioration et le parachèvement des grandes routes de communication des différents districts¹²¹.

Ces voies publiques semblent appartenir à une classe à part, peu normalisée, où le cas par cas prédomine. Généralement, un arpenteur en règle le tracé. Un marché de construction, passé devant notaire public, en fixe la largeur, les ouvrages et les caractéristiques, qui varient selon le chemin et les conditions locales. Cependant, à la fin des années 1820, leur aménagement échoit directement aux commissaires des communications intérieures, qui engagent à cet effet des journaliers travaillant selon un plan préétabli sous la supervision de conducteurs des travaux. Cette manière de procéder, considérée plus économique et plus efficace, génère toujours des infrastructures disparates dans l'espace et dans le temps, dont l'entretien repose sur le

¹²⁰ 1^{er} février 1816, J. T. Taschereau, « Chambre de comité pour s'enquérir des communications intérieures plus essentielles et plus pressantes, et des frais nécessaires », *JALBC*. Appendice F.

¹²¹ 15 janvier 1836, « Second rapport du Comité Permanent des Chemins... », *Op. cit.*

bon vouloir des résidents, excepté lorsqu'il est régi par un procès-verbal du grand voyer qui en répartit les travaux (ce qui devient plus fréquent dans les années 1820-1830).

Décidément, même si la loi de voirie de 1796 est vivement discutée, perçue comme floue et inefficace dans les cantons, elle demeure en vigueur jusqu'à l'établissement des districts municipaux en 1841. Comme nous l'avons vu dans les sections précédentes, les actes législatifs adoptés entre 1796-1839 viendront seulement préciser les obligations de voirie, ne remettant nullement en question la typologie des chemins publics, leur largeur, leur aménagement, leur entretien par corvée et encore moins leur nécessité. Tous y voient leur intérêt : le gouvernement pour favoriser la prospérité du pays et la circulation interne, les grands propriétaires terriens pour coloniser leurs terres et développer les exploitations, et les occupants de terres pour circuler localement, pour s'approvisionner et écouler leur surplus. Mais, l'année 1840 marquera une rupture avec le système français d'administration. Le gouvernement se retirera alors de la voirie, en confiant la gestion complète aux autorités locales, tout en se réservant un droit d'intervention, via le Bureau des Travaux Publics, sur les infrastructures qui dépassent le cadre du district.

À la fin du XVIII^e siècle, l'organisation de voirie gravite autour du grand voyer et des magistrats de la Cour des sessions de quartier de la paix, tout en étant régulée par un code de voirie – adopté par les autorités coloniales. Les populations locales, toujours au cœur des interventions de voirie, concourent à l'établissement des chemins publics, réclamant sans cesse l'aménagement de nouvelles infrastructures ou, du moins, la

verbalisation de voies usitées. Les officiers locaux, inspecteurs et sous-voyers, encadrent tant bien que mal l'exécution des corvées pour que les voies publiques soient réalisées et maintenues en bon état. L'administration de voirie représente vraiment une combinaison originale d'héritages coloniaux différents, les acquis français et britanniques.

Au début du XIX^e siècle, sous l'impulsion des mouvements métropolitain et américain pour l'amélioration des communications intérieures, le gouvernement colonial organise son action autour d'octrois publics dépensés avec l'approbation du gouverneur par des commissaires nommés. Deux systèmes de voirie cohabitent, dès lors, sur le territoire, l'un sous la responsabilité du grand voyer et reposant sur le principe des corvées, l'autre sous la responsabilité des commissaires et tributaire des octrois publics. Ces deux systèmes ne sont pas concurrents mais plutôt complémentaires, bien que le régime des grands voyers prédomine en volume et en étendue d'actions jusqu'en 1840-1841 au moment de la conversion au système municipal. Or, les deux prochains chapitres, traitant de l'évolution des chemins publics centricois, de 1791 à 1814, puis de 1815 à 1841, nous permettrons d'exposer les pratiques concrètes des acteurs de voirie et de mesurer leur incidence sur l'organisation territoriale. Nous établirons alors le rythme de la progression des infrastructures verbalisées en territoire centricois, tout en exposant la nature des interactions qui unissent les différents acteurs lors des étapes menant de la requête d'une voie publique à sa réalisation et à son maintien par les corvéables.

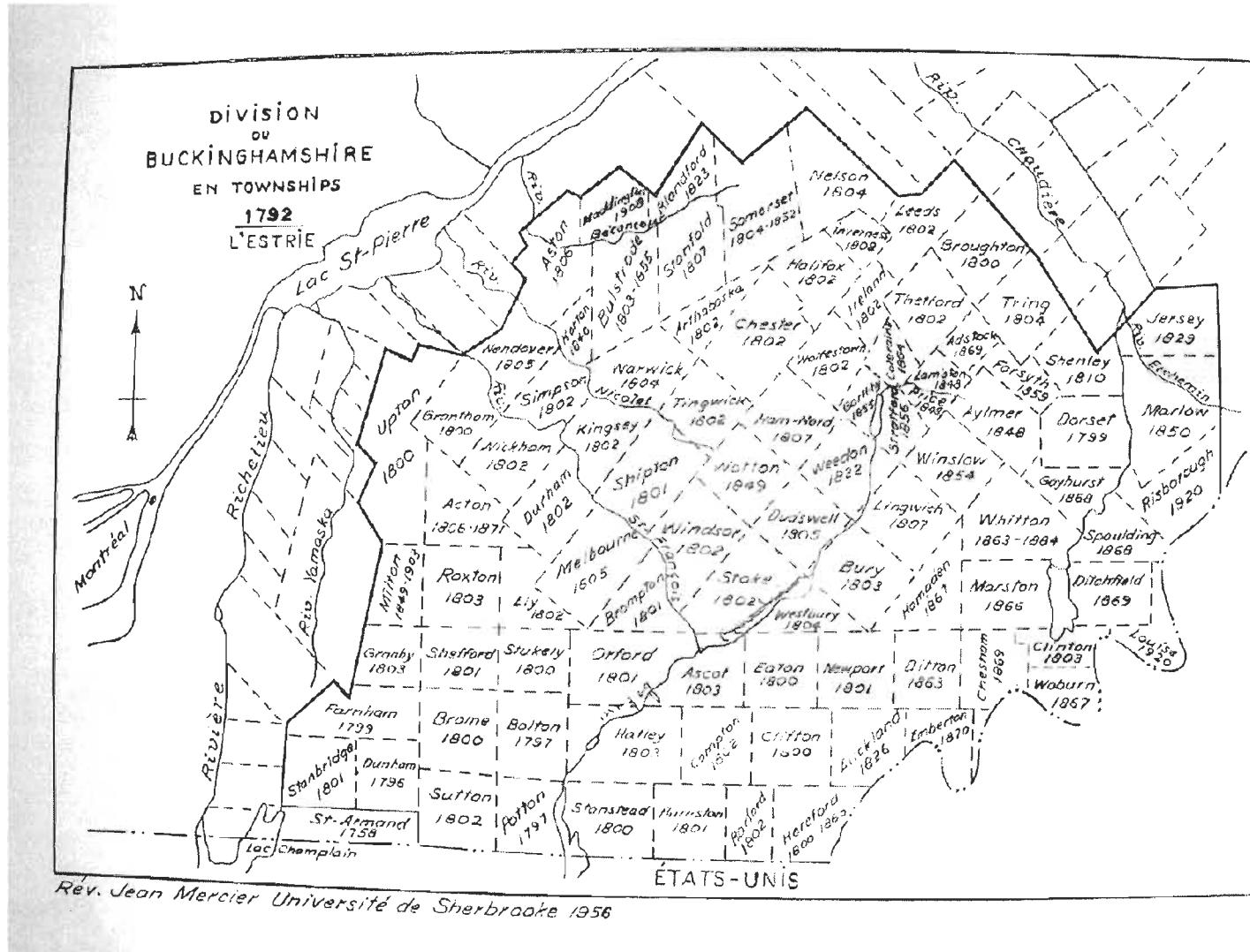
CHAPITRE 5

La consolidation du réseau primitif et les défis que posent l'ouverture des cantons, 1791-1814

Les années 1790 correspondent à une période transitoire marquée par l'adoption d'une nouvelle constitution, l'Acte constitutionnel, qui implante le parlementarisme britannique et un nouveau mode de concession des terres. Ces changements se répercutent à l'échelle locale. Sur notre territoire d'étude, par exemple, on crée le comté électoral de Buckinghamshire et l'on fractionne en divisions cantonales les terres non concédées entre les seigneuries et la frontière américaine. Ce territoire encore inexploité se transforme progressivement. Dès la fin du XVIII^e siècle, une cohorte de pionniers s'installe près du lac Champlain, alors que d'autres colons pénètrent jusqu'à l'extrémité sud du canton de Shipton par la rivière Saint-François¹, générant ainsi deux espaces complètement distincts : les seigneuries et les cantons (voir la figure 5.1).

¹ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *BRH*. 39, 6 (juin 1933), p. 365.

FIGURE 5.1
Carte du comté de Buckinghamshire



Source : Jules Martel, *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. M.A. (Histoire), Ottawa, Université d'Ottawa, 1960, p. 5.

Pareils changements ont des effets marqués sur l'administration de voirie : en effet, la loi de 1796 vient consolider le droit de voirie et l'ancrer dans les pratiques. La « judiciarisation » des procédures se traduit entre autres par la multiplication des documents écrits. Les nombreuses traces laissées par les divers intervenants — avis de visite, certificat de publication, requêtes, procès-verbaux, moyens d'opposition, jugement d'homologation, lettres, etc. — nous renseigneront sur les différentes étapes jalonnant l'implantation des chemins publics. À terme, cette consolidation du pouvoir judiciaire minera-t-elle le poids des coutumes et des usages ? Quelle place sera amené à occuper le grand voyer ? Ses interventions pour la reconnaissance de voies usuelles sont-elles fréquentes ? Les personnes intéressées se rallieront-elles au projet de voie publique ébauché par le procès-verbal ? Les pratiques spatiales se modifieront-elles, influant sur le réseau en formation, sur son utilisation et sur son état ? C'est ce que nous examinons dans le présent chapitre.

5.1 Des interventions de voirie multiples, complémentaires et sollicitées

À la fin du XVIII^e siècle, les interventions de voirie deviennent plus régulières. Les habitants recourent plus que jamais à l'autorité impartie au grand voyer, dont le procès-verbal constitue un document juridique essentiel pour faire valoir leur droit de passage, mais surtout pour régir l'aménagement et l'entretien de la voie publique (voir l'exemple de procès-verbal à l'annexe 1.2). Les tournées de visite et les déplacements sur requête de John Antrobus, le grand voyer en poste de 1793 à 1820, façonnent les

chemins publics centricois, reflétant l'importance nouvelle dévolue aux voies de communications qui sont dorénavant perçues comme une absolue nécessité.

5.1.1 De nouvelles façons de faire : des interventions plus nombreuses

Jusqu'à la fin des années 1790, les interventions du grand voyer du district des Trois-Rivières se font rares et irrégulières dans la région centricoise. De novembre 1790 à mars 1792, Antoine Lefebvre de Bellefeuille ne rédige aucun procès-verbal de visite. Manifestement, l'implantation de la nouvelle constitution affecte le gouvernement colonial et les activités de voirie. Il faut attendre avril 1792 pour que le grand voyer se transporte à Bécancour pour déplacer une section du chemin royal, puis à Gentilly afin d'officialiser le chemin royal existant et de marquer une route de sortie de la seconde concession des terres. Mais, le mandat de Bellefeuille se termine abruptement en 1793, lorsque le gouverneur Alured Clarke le révoque pour octroyer la charge à John Antrobus². Nommé le 11 juin 1793, Antrobus réalise ses deux premiers procès-verbaux le mois suivant. Malgré un démarrage rapide, ses actions s'avèreront très limitées dans les quatre années suivantes, soit une intervention à la seigneurie Sainte-Marguerite en 1795 et une autre dans la paroisse de Bécancour en 1797. Ce recul coïncide avec une assez brève transition consécutive, non seulement à l'introduction de l'Acte constitutionnel (1791) et à l'entrée en poste d'un nouveau grand voyer (1793), mais aussi à l'adoption d'une nouvelle loi de voirie (1796).

² On retrouve cette information dans Pierre-Georges Roy, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH* 37, 8 (août 1931), p. 455. Mais, ni l'article de Roy ni les documents consultés ne mentionnent les motifs de ce changement.

Le nouvel acte modifie la procédure, qui s'officialise de plus en plus. À compter de 1797, en conformité avec la loi de 1796, le grand voyer fait préalablement publier la requête et son avis de visite. Nous remarquons qu'entre la date de rédaction de la requête et la journée de l'assemblée, il s'écoule de quelques jours à quelques mois, tout dépendant du moment de sa présentation. Les pétitions tardives, réalisées à l'automne, alors que la saison se prête moins aux interventions de voirie, engendrent généralement de plus longs délais de réponse, de même que les requêtes présentées dans les années 1797-1798, tout juste après la mise en application de la nouvelle loi qui suscite de vives réactions dans certains districts³.

En règle générale, le grand voyer se transporte sur les lieux le jour prévu et assemble les intéressés, puis examine les lieux la journée même, ou le lendemain, à moins de situations exceptionnelles⁴. Il utilise évidemment la voie d'eau pour se transporter de la ville des Trois-Rivières à la partie sud de son district. Par la suite, le détail de son itinéraire et de son emploi du temps nous échappe, étant donné le mutisme des documents de voirie. En considérant les dates d'assemblée, nous constatons toutefois que les opérations de voirie s'échelonnent entre les mois de mars et de décembre, bien

³ Léon Robichaud, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*. Mémoire de maîtrise (Histoire), Université McGill, Montréal, 1989, p. 55-60, rapporte les manifestations d'opposition à la loi de voirie de 1796, qui surviennent de l'été 1796 à l'hiver 1797 dans les districts de Montréal et de Québec.

⁴ Le 21 août 1806, le grand voyer consent à devancer sa visite des lieux, à la réquisition des intéressés qui affirment que « leurs affaires privées et importantes » ne leur permettront pas d'assister à l'opération le jour suivant. Par contre, en 1811, le grand voyer décide plutôt de retarder sa visite de juillet à novembre, puisque la route « n'est fixée dans aucune ligne et que le terrain est encore en bois debout. » Voir les document du 25 septembre 1806, « Procès-verbal d'un chemin de travers dans la 1^{re} concession de la paroisse St. François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 88 et document du 23 novembre 1811, « Procès-verbal d'une nouvelle route et chemin de front au milieu du terrain des Abénakis, paroisse St. François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 214.

que les trois-quarts surviennent de mai à septembre durant la belle saison, mais rarement au mois d'août, qui concorde avec le temps des récoltes. Évidemment, aucune opération de voirie ne se déroule en janvier ou en février, vu la particularité des conditions hivernales. Si l'on tient compte du moment de la visite des lieux, nous estimons que le séjour du grand voyer dans la localité ne s'étale que sur une ou deux journées, à moins qu'il ne rencontre d'autres requérants.

En outre, John Antrobus ne réalise plus, comme c'était le cas auparavant, le procès-verbal sur les lieux, en présence des intéressés. Il le rédige plutôt à son bureau des Trois-Rivières, où il conserve ses papiers de voirie (lois et registres). Il fait appel sur place à un greffier pour traduire le texte de l'anglais vers le français⁵. Antrobus travaille à partir d'un brouillon ou de notes prises lors de l'assemblée, puisqu'il existe parfois un long intervalle entre la visite des lieux et la rédaction du document, intervalle qui varie de quelques jours à quelques mois. En revanche, lorsqu'il gagne en expérience, John Antrobus rédige occasionnellement son compte-rendu dans une localité voisine pour accélérer les procédures en vue de sa comparution à la prochaine séance des sessions de quartier de la paix. Il est à noter qu'il s'écoule rarement plus de deux mois entre la rédaction du procès-verbal et sa présentation devant les juges de paix (5 cas seulement).

L'instauration des nouvelles procédures se traduit par une augmentation sensible des interventions de voirie, comme le démontre le tableau 5.1. Tandis que ses

⁵ En 1793, une note précise que le procès-verbal a été traduit par le greffier Charles Thomas du document original de langue anglaise. Se référer au document du 28 juillet 1793, « Procès-verbal d'une route dans la paroisse de Bécancour passant sur la terre de Chas. Amel fils », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 1.

prédecesseurs réalisaient un ou deux procès-verbaux par an dans les années 1780, John Antrobus en rédige au moins trois par année entre 1798 et 1814 (excepté de 1806 à 1808 où le nombre retombe à un ou deux par an et même à zéro en 1809). La fréquence des interventions oscille visiblement d'une année à l'autre, en fonction des demandes et des besoins des populations locales. Par ailleurs, nous remarquons qu'au tournant du XIX^e siècle, de 1798 à 1804, le grand voyer rédige près d'une cinquantaine de procès-verbaux, correspondant à plus de la moitié des interventions réalisées jusqu'en 1814 ; interventions qui, par moments, se concentrent en quelques seigneuries.

TABLEAU 5.1
Évolution du nombre de procès-verbaux réalisés par le grand voyer de 1791 à 1814

Année	Procès-verbaux	Année	Procès-verbaux	Année	Procès-verbaux
1791	0	1799	7	1807	1
1792	3	1800	3	1808	2
1793	2	1801	9	1809	0
1794	0	1802	4	1810	3
1795	1	1803	11	1811	8
1796	0	1804	7	1812	4
1797	1	1805	4	1813	3
1798	7	1806	2	1814	3

Source : Informations tirées du fonds Grand Voyer (ANQTR).

Dans les prochaines sections de ce chapitre, nous analyserons plus en détail la nature et la répartition des opérations de voirie dans l'espace et dans le temps, les infrastructures s'implantant toujours plus loin à l'intérieur des terres, atteignant même

des zones de peuplement jusqu'à maintenant délaissées : les cantons. Au début des années 1810, John Antrobus témoigne même, dans une lettre adressée à Edward B. Brenton, de l'existence d'une conjoncture favorable à l'implantation des voies publiques : le sujet des chemins et des ponts se retrouve sur toutes les lèvres, et alimente toutes les conversations⁶. Bien qu'on réclame certains ajustements à la loi de voirie, on semble bien s'en accommoder.

L'année 1812 marquera, en fait, le début des opérations du grand voyer en territoire cantonal, où les actions ont longtemps tardé, vu les nombreux obstacles, dont la faiblesse et la dispersion du peuplement, et la présence de terres publiques inoccupées, (les réserves de la couronne et du clergé). Les procès-verbaux convergent vers un même objectif : l'implantation d'un chemin royal à travers les cantons, entre les établissements seigneuriaux et la limite du district, sur la rive droite de la rivière Saint-François. Ces interventions se révéleront toutefois vaines, puisque la guerre anglo-américaine (1812-1814) suspendra l'exécution des procès-verbaux, pour des raisons de sécurité⁷. En territoire seigneurial, l'impact de la guerre sur la poursuite des travaux paraît plutôt limité, le nombre de procès-verbaux diminuant de 8 en 1811 à 3 ou 4 par année entre 1812 et 1814 (se référer au tableau 5.1). Cela étant, il ne faut pas oublier que les procès-verbaux ne rendent pas compte de la totalité des interventions de voirie sur le territoire. Dans certains cas, notamment lorsque les requêtes touchent la partition des ouvrages ou

⁶ 15 avril 1812, « Letter from J. Antrobus to Edward B. Brenton regarding his effort to lay out the road from Long Point in Kinsey twp to Wendover twp », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier janvier à avril 1812.

⁷ 11 juin 1814, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton [Regarding the Petition of Henry Cull and Jesse Pennoyer, and Policy relative to roads along boundaries of districts and provinces] », BAC, RG1E17, vol. 3, file 1814.

lorsque des infrastructures verbalisées requièrent des réparations, le grand voyer donne simplement des instructions verbales lors de son passage dans la paroisse, au cours de sa tournée annuelle de visite.

5.1.2 L'impact de la visite annuelle des chemins publics

L'acte de 1796 renforce l'obligation pour le grand voyer de visiter annuellement les chemins et les ponts publics de son district, afin d'obtenir, de *visu*, le détail de leur état et de leur condition⁸. L'obligation touche les voies publiques qui conduisent d'une paroisse à l'autre, en l'occurrence le chemin de long cours Québec–Montréal. En compagnie de l'inspecteur et des sous-voyers, le grand voyer prendra connaissance des nuisances et des empiètements sur les grands chemins, et prescrira les changements et les réparations nécessaires pour la bonne exécution des lois. Il vérifiera également si les officiers locaux remplissent dûment leur charge, à défaut de quoi il pourra les poursuivre en justice pour négligence. Bien que l'acte stipule qu'il notera ses observations par écrit et qu'il en déposera une copie au bureau du greffier des sessions de la paix, nous n'avons pu retracer l'existence de tels documents pour la partie sud du district des Trois-Rivières. Soit le grand voyer n'a rien à redire, ce qui serait plutôt étonnant, soit il omet de consigner ses observations, ce qui nous apparaît plus probable.

Avant le début de sa tournée, un avis paraîtra deux semaines consécutives dans la *Gazette de Québec*, annonçant le jour de son départ et le calendrier de ses déplacements

⁸ Concernant la visite annuelle des chemins publics, la section 30 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 36 Geo III, chap. 9, p. 224-226.

à travers le district. La loi de voirie de 1796 prévoit que cette activité se tiendra entre les mois de mai et d'octobre, fixant la visite de la partie supérieure du district entre le 20 mai et le 20 juillet, et celle de la partie inférieure entre le 15 septembre et le 20 octobre, excluant par conséquent la période des récoltes. Malheureusement, peu d'écrits nous renseignent sur cette pratique. Un seul document rend compte de visites à Nicolet, les 27 et 28 septembre 1797, où le grand voyer a entendu des pétitionnaires, puis d'une autre à Yamaska, le 30 septembre 1797, où des propriétaires ont refusé d'obéir à son ordre et de réparer le chemin sur leur terre⁹. À cela s'ajoute quelques brèves mentions dans divers documents de voirie, dont une note inscrite sur une requête à l'effet que le grand voyer y répondra durant sa tournée de visite, et une mention dans un procès-verbal précisant que le grand voyer rendra sa décision finale par rapport au tracé lors de sa visite de l'été prochain¹⁰.

En outre, les procès-verbaux ne nous permettent pas de conclure à une concordance entre la tournée de visite et l'intervention sur requête. En fait, lorsque l'on examine le moment où le grand voyer se transporte sur les lieux, on constate que les interventions sont parfois regroupées. Ainsi, on assemble les intéressés de Saint-Pierre-les-Becquets le 24 septembre 1799 et ceux de Saint-Grégoire le lendemain, 25 septembre 1799. Mais il peut aussi arriver que le grand voyer visite une paroisse à plusieurs reprises dans une même année. Par exemple, John Antrobus se rend tantôt à

⁹ 27 au 30 septembre 1797, « Visite des lieux », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.19.

¹⁰ Mars 1800, « Petition of Pierre Mondou », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.29. 30 novembre 1811, « Procès-verbal de nouvelles routes pour sortir de la concession Ste. Catherine pour venir à l'église de la paroisse St. Michel d'Yamaska », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 225. 28 juin 1814, « Requête de Michel Lamotte Jos. Landry », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.33.

Gentilly le 29 juin puis le 11 octobre 1803, et tantôt à St. François, les 28 et 29 juillet 1803 et encore le 17 août, ce qui ne correspond pas vraiment à un circuit organisé sur plusieurs jours consécutifs. De plus, les assemblées débordent largement l'interstice prévu par la loi pour la tournée de visite : seulement quelques réunions ont lieu entre le 15 septembre et le 20 octobre de chaque année¹¹. Il semble donc qu'à plusieurs occasions, le grand voyer se déplace sur les lieux expressément pour entendre les requérants et les autres personnes intéressées, quoiqu'il ne soit pas exclu qu'il profite de sa tournée pour considérer quelques requêtes.

5.1.3 L'intervention sur requête : les populations locales au cœur des opérations de voirie

Telles que le prévoient les procédures établies par la coutume et les lois de voirie, le grand voyer intervient à la demande des habitants pour verbaliser les voies publiques. Il n'est donc pas étonnant que la quasi-totalité des procès-verbaux comprenne, d'emblée, une brève référence à la requête et aux motifs de l'intervention. Une requête verbale peut même suffire, une intervention pouvant en amener une autre. Ainsi, en 1792, le grand voyer se trouvant déjà dans la paroisse de Gentilly pour marquer une route de sortie de la seconde concession officialise du même coup le chemin royal à la demande du capitaine de milice, qui lui fait part des difficultés continues qu'ils rencontrent pour

¹¹ Il faudrait toutefois vérifier dans la *Gazette de Québec* si les directives sont suivies, auquel cas, il serait possible d'identifier à quel moment le grand voyer prévoit effectuer sa tournée.

son entretien¹². Si, une requête verbale et impromptue suffisait jusqu'en 1795, ce n'est plus le cas par la suite. Les procédures de voirie mises en place par l'acte des chemins de 1796 contraignent dorénavant le grand voyer à publier, par avance, la requête, sur laquelle il indique l'heure, le jour et le lieu, où il rencontrera les requérants¹³.

À la fin du XVIII^e siècle, les documents écrits se multiplient, tant et si bien que nous disposons d'une soixantaine de requêtes rédigées pour les années 1794 à 1814¹⁴. De ce nombre, une cinquantaine (52) mèneront à la rédaction d'un procès-verbal. Alors qu'une requête peut parfois générer plus d'un procès-verbal et que d'autres demandes doivent être présentées à plusieurs reprises avant d'être acceptées, certaines pétitions n'engendrent tout simplement pas de procès-verbal ; le grand voyer donnant alors ses ordres oralement ou rejetant entièrement les prétentions des requérants. Par exemple, au mois de novembre 1795, John Antrobus estime la saison trop avancée pour faire justice aux représentations d'Antoine Gautier, Jean Baptiste Gautier et autres habitants de la paroisse de Nicolet¹⁵. En 1802, il avisera Antoinne Valloÿ que sa requête présente un

¹² 23 avril 1792, « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin du Roi depuis la rivière Gentilly, dans la seigneurie du même nom, jusqu'à la terre de François Lavigne, dans la direction de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 2, folio 157.

¹³ Voir le neuvième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 210.

¹⁴ Entre 1794 et 1796, le grand voyer, John Antrobus, reçoit uniquement deux requêtes d'intervention, l'une en 1794 et l'autre en 1795. Par contre, entre 1797 et 1814, 63 requêtes lui sont adressées.

¹⁵ 10 novembre 1795, « Petition for a new road from Point au Sable to communicate with road leading to the church of Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.16.

caractère informel et qu'il ne peut la recevoir¹⁶, vu l'imprécision qui subsiste quant aux chemins à verbaliser.

Nous avons pu établir que la plupart des requêtes réclament la mise en place de nouvelles infrastructures (25) ou encore la reconnaissance officielle de chemins usités (20), que ce soit des chemins royaux, des chemins de front ou des routes. Alléguant qu'ils ne disposent d'aucun chemin public, les requérants soutiennent qu'il est urgent d'agir : la voie « devient indispensableness nécessaire », tant pour eux que pour les autres habitants de la paroisse et le public en général. Quelques documents font même valoir que la voie sera utile tant pour le service royal et le culte divin que pour leurs affaires temporelles (sortir des concessions, communiquer entre concitoyens, aller au moulin et à la ville). L'établissement d'un chemin public permettra aussi de déterminer l'endroit où chacun pourra circuler en toute quiétude, sans voir son droit de passage être contesté par les propriétaires terriens.

Là où il existe déjà un chemin privé, souvent aménagé sur une base volontaire, ou un chemin usuel, les pétitionnaires demanderont son officialisation par un procès-verbal homologué, afin de régler, du même coup, son tracé et son entretien. Car, à plusieurs endroits, la voie, demeure en mauvais état et il est impossible d'obliger les concessionnaires à l'entretenir¹⁷. En 1798, à Nicolet, trois sous-voyers sur quatre

¹⁶ Le grand voyer a noté en marge de la requête qu'il a avisé Valloÿ par une lettre datée du 30 juillet dernier. Juillet 1802, « Petition of Antoinne Valoÿ », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.31.

¹⁷ 11 février 1799, « Petition for opening the line road in the concession of Grand St Esprit in the parish of seigniory of Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.50 ; 19 juin 1804, « Supplique des habitants de Becancour à John Antrobus Ecuier grand voyer, procès verbal no 97 et 98 », ANQTR,

refusent même de faire travailler les corvéables aux chemins « donnant pour raison qu'ils n'agiront pas sans qu'un procès-verbal ne soit homologué¹⁸ », et ce, bien que le chemin existe depuis plusieurs années et qu'il ait « toujours été regardé comme royal ». Cet exemple illustre bien l'important changement de représentation qui survient à la fin du XVIII^e siècle, alors que l'État de droit se met progressivement en place et que le recours à l'autorité légale se substitue à la coutume et aux usages pour régler les conduites. L'inquiétude et la menace de se voir priver de chemin, la volonté de circuler sur une infrastructure en bon état et la nécessité de pourvoir à son entretien en obtenant le concours des personnes intéressées constituent autant de motifs qui poussent les habitants à recourir à l'autorité du grand voyer pour organiser les voies publiques locales, même celles déjà réglées par des anciens usages ou par des actes notariés.

Un changement d'attitude est aussi perceptible dans les demandes de déplacement de la voie (12). Certains propriétaires terriens paraissent, pour ainsi dire, moins tolérants qu'auparavant. Lorsque leur terre était encore boisée et la nature du terrain peu connu, ils acceptaient volontiers les détours d'un « chemin tortueux & croche¹⁹ », biaisant sur leur lot ou passant en son centre. Mais, à présent, alors que leur terre est défrichée, arpentée et mise en valeur, ils perçoivent le même chemin comme un préjudice, requérant alors son passage dans la ligne de séparation des terres. Tout en

Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.29, et 22 juin 1804, « Supplique de Francois Morisset tenancier de la 3^e concession du fief Dutord paroisse de Becancour a John Antrobus grand voyer », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.32.

¹⁸ 3 juillet 1798, « Petition of Monsieur Brassard and others of Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.38.

¹⁹ 17 juillet 1806, « Requête de Fs X. Le Tendre [laboureur de la paroisse St. Michel d'Yamaska] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.54.

étant moins accaparant pour eux, le chemin sera aussi plus droit, plus court et plus commode pour les usagers. À cela s'ajoutent les demandes de correction de tracé pour des sections de la voie en bordure du fleuve, tel à Gentilly en 1808, et en bordure de rivière, tel à Yamaska en 1811, où les requérants exigent leur repositionnement sur la côte adjacente pour éviter qu'elles ne soient régulièrement inondées par la crue des eaux²⁰.

D'autres requêtes, une dizaine, concernent la répartition des ouvrages. Dans la plupart des cas, les pétitionnaires réagissent à la publication d'une requête ou d'un procès-verbal homologué. Astreints aux travaux ou pressentant qu'ils le seront, ils requièrent une exemption, rapportant qu'ils sont déjà surchargés. En fait, ce n'est pas l'utilité ou l'ouverture de la voie²¹ qui pose problème mais plutôt son entretien. Par exemple, en 1804, Michel Lamotte et Joseph Landri font valoir que la conservation du chemin exige 15 jours de travail par été et, au moins, deux jours de travail par semaine pendant l'hiver, ce qui totalise plus d'une quarantaine de journées de labeur²². Ils estiment que le procès-verbal du 4 juin 1799 les oblige injustement aux travaux, puisqu'une ancienne convention, passée il y a 18 ans devant Antoine Lefebvre

²⁰ 16 septembre 1808, « Petition de Joseph Brunel & others of Gentilly », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.16 et 30 juillet 1811, « F Requête des habitans St. Michel d'Yamaska aux fins de changer une partie de chemin du roi à l'ouest dela Riviere Yamaska », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.27.

²¹ Dans deux cas, les requérants consentent même à donner une corvée publique pour l'ouverture de la voie, mais se refusent à l'entretenir. 8 juin 1803, « Supplique des habitans des concessions des fiefs Godfroy et Roctaillade », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.21 et 9 juin 1803, « Supplique des habitants du Lac St. Paul à John Antrobus grand voyer », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.27.

²² 15 août 1804, « Supplique [Michel Lamotte et Joseph Landri] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.25.

Bellefeuille, les exonéraient à perpétuité, des frais et de l'entretien, vu qu'ils avaient fourni le terrain volontairement. Jusque là, les propriétaires du village Sainte-Marguerite avaient exécuté les travaux, mais ils s'appuyèrent alors sur le procès-verbal pour se soustraire à l'ancienne convention. Ce procès-verbal occasionnera, à lui seul, quatre requêtes de Lamothe et Landri²³, traduisant la persévérence dont peuvent faire preuve les requérants autant lorsqu'ils s'objectent à un projet que lorsqu'ils le soutiennent. Cette persévérance se lit aussi dans les doléances en provenance des cantons.

En effet, des résidants des Cantons de l'Est adressaient, dès 1806, des pétitions au gouverneur, se plaignant du manque de voies de communication et sollicitant l'aide du gouvernement pour établir une communication avec les marchés les plus près (Québec, Sorel, Montréal), afin d'écouler leurs surplus agricoles et de se procurer les biens nécessaires à la vie locale. Les premières pétitions provenaient de Jesse Pennoyer et d'Henry Cull et Ebenezer Hovey, possesseurs de terres dans les cantons de Compton et de Hatley, où se trouvent des établissements en plein essor, aux dires des pétitionnaires²⁴. Puis, en 1810, divers résidants des cantons pétitionnaient pour l'établissement d'un chemin à barrière du canton de Shipton vers un des chemins établis

²³ 15 août 1804, « Supplique [Michel Lamotte sous voyé et Joseph Landri, paroisse Saint-Grégoire] » ; 21 juillet 1809, « Requête de Lamotte du village » ; 2 octobre 1812, « Requête de M. Lamotte » et 28 juin 1814, « Requête de Michel Lamotte Jos. Landry », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 8.25, 8.30, 8.33 et 8.34.

²⁴ Marie-Paule R. LaBrèque, « Pennoyer, Jesse » et Andrée Désilets, « Cull, Henry », *DBC*. Volume VI : 1821-1835. 31 mars 1806, « No 23 Petition of Jesse Pennoyer for liberty to make a road from the new townships to Quebec and praying that a grant of the waste lands may be made to him to indemnify him for his expences and trouble in performing the same » et 16 juillet 1806, « No 102 Mr Henry Cull & Mr Ebenezer Hovey to Mr Ryland, Hatley. Inclosing a Petition from them of the same date respecting a Road from that Township to William Henry », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1806.

dans le voisinage des Trois-Rivières²⁵. Il faut toutefois attendre l'année 1812 pour que l'on réclame l'aménagement d'une voie publique le long de la rivière Saint-François, entre les *townships* et le fleuve Saint-Laurent²⁶.

Les demandes de verbalisation de voies publiques provenant des seigneuries diffèrent-elles des requêtes présentées par les résidants des cantons ? En fait, toutes les requêtes déplorent le manque de chemin et insistent sur la nécessité de la voie de passage. Les motifs d'intervention diffèrent donc peu. Par contre, les résidants des cantons pensent davantage en terme supra-local, réclamant de longs segments de voie les reliant à la voie d'eau et aux marchés, vraisemblablement en lien avec le faible développement des établissements locaux et leur éparpillement le long de la rivière. Autre distinction, les requérants résidants dans les cantons rédigent eux-mêmes leur pétition, tandis que les tenanciers des seigneuries font généralement appel à des lettrés (avocats, notaires, précepteur, etc.) pour rédiger leur demande, car la plupart ne savent pas signer, et encore moins lire et écrire²⁷. Nonobstant qui sollicite l'intervention du grand voyer, on s'adresse toujours à lui avec déférence et avec respect, usant de moult formules de politesse, alors en usage, apparemment pour l'amadouer et le rallier à la

²⁵ JALBC. Québec, John Neilson, 1810, p. 65-67.

²⁶ 28 janvier 1812, « Petition of Joseph Carmel for the opening of a road from Long Point in the township of Kingsey to the [netherly] line of the townhsip of Wendover », 30 janvier 1812, « State report respecting the opening of a road through the townships on the St. Francis » et 15 avril 1812, « Letter from J. Antrobus to Edward B. Brenton regarding his effort to lay out the road from Long Point in Kinsey twp to Wendover twp », dans BAC, RG1E17, vol. 3, dossier janvier à avril 1812. 17 février 1812, « Correspondance : No 12 & 13 petition for a new road through the townships of Wendover and Simpson from Kingsey to Mr Gouin grist mill in the fief Courval », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 3.45 et 3.46.

²⁷ Bien sûr, il y a quelques exceptions : des seigneurs, des inspecteurs des chemins, et quelques autres individus rédigent eux-mêmes leur requête.

cause. Car, le grand voyer jouit d'un pouvoir décisionnel considérable à l'égard de l'institution des voies publiques.

5.2 L'inscription spatiale des chemins publics : un projet à la croisée des volontés

Au-delà des actions et des intentions des acteurs, il y a le projet de voie publique, tel que défini par le procès-verbal, où le grand voyer tente de trouver l'équilibre entre ce qui avantagera le public dans son ensemble et ce qui représentera le moins d'inconvénient pour les particuliers, que ce soit relativement au tracé ou aux travaux²⁸. Le passage du projet à la réalité s'opère en trois étapes : le marquage du tracé, la répartition des corvées et la réalisation de la voie, fruit d'un compromis entre les conventions de voirie, le jugement du grand voyer et l'opinion des intéressés. Or, les avis ne convergent pas toujours, les désaccords allant de la simple mésentente à la contestation formelle, dont nous retrouvons l'expression à l'une ou l'autre étape des procédures.

5.2.1 Choisir et circonscrire le tracé de la voie publique : le mariage de l'empirique et du cartésien

La procédure de marquage de la voie publique s'apparente à celle des années 1760-1790. En fait, le grand voyer détermine le tracé du chemin public lors de sa visite des lieux en compagnie des habitants concernés. Sur le terrain, des repères provisoires

²⁸ C'est ce qu'affirme John Antrobus dans sa lettre du 15 avril 1812, « Letter of John Antrobus à Edward B. Brenton regarding the petition of Henry Cull... », *Op. cit.*

sont utilisés afin de circonscrire visuellement la voie. Des jalons indiquent où et comment le grand chemin royal passera, portant même parfois des inscriptions concernant la continuation du passage. Les piquets servent plutôt à signaler l'emplacement des ouvrages à faire en commun (ponts, côtes, routes). Par contre, les plaques aux arbres, mentionnées fréquemment dans les procès-verbaux entre 1760 et 1790, ne sont pratiquées qu'à une seule occasion entre 1791 et 1814, cette fois, sur des piquets sis dans les lignes mitoyennes des terres, afin de baliser le nouveau tracé du chemin royal²⁹. La diminution de la fréquence de ces mentions constitue un indice flagrant que les chemins s'aménagent désormais sur les terres défrichées, privilégiant la droite ligne et l'utilisation de repères plus permanents.

Les descriptions de tracé restent un mélange de repères familiers aux habitants et de repères officiels notoires. D'un côté, le grand voyer réfère ici et là à l'espace vécu, à la morphologie du territoire, au cadre bâti, aux lieux communs³⁰, et même à des branches d'arbres cassées lors de la visite des lieux³¹. De l'autre, il situe constamment le chemin public par rapport aux concessionnaires de terres, aux points cardinaux et aux distances à parcourir d'un point à un autre du parcours. Sur les terres non concédées, il réfère

²⁹ 29 novembre 1811, « Procès-verbal qui fixe un chemin nouveau depuis la terre de la veuve Paul Joyal jusqu'à la route qui conduit à St. Thomas et qui abolit l'ancien depuis la route jusqu'à la terre de la veuve », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 220.

³⁰ Voici un exemple de lieu commun : « jusqu'à l'endroit ordinaire où l'on passe la rivière l'été quand les eaux le permettent », 17 décembre 1800, « Procès-verbal pour établir un chemin entre la traverse de Nicolet et le moulin de P. Cressé », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 15.

³¹ 16 septembre 1803, « Procès-verbal qui fixe un chemin qui prendra de l'église des Sauvages Abénakis de Saint-François et se rendra jusqu'à la ligne du fief et seigneurie de la Baie-du-Febvre, paroisse de Saint-François-Xavier », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 83 ; 26 novembre 1811, « D Procès verbal qui fixe un pont, ouvre un nouveau chemin et abolit l'ancien sur la Riviere David, paroisse St. Michel de Yamaska », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.1.

même à des poteaux numérotés, probablement des poteaux d'alignement ayant servi à l'arpentage des lots à concéder³². Ainsi, les procès-verbaux identifient plus précisément l'itinéraire de la voie publique, évitant autant que possible l'approximation et l'empirisme. La marge de manœuvre laissée aux officiers locaux et aux populations locales disparaît alors, limitant leur pouvoir d'action sur le tracé qu'ils pouvaient ajuster à leur guise lors de sa réalisation entre 1760 et 1790.

L'aménagement de la voie publique se fait idéalement sur un terrain solide, élevé et déboisé, de manière à faciliter le travail. Par exemple, en 1792, le grand voyer verbalise le chemin royal de Gentilly dans la ligne de séparation des terres, où le sol est élevé de manière à y pratiquer un bon chemin « sans côte ni pont³³ », s'éloignant de la sorte du terrain bas où il était pratiqué. Le chemin peut aussi être aménagé sur un terrain réservé à cet effet par le seigneur, ou encore sur un lot préalablement acquis par acte notarié par les personnes intéressées³⁴. Même si les populations locales préconisent un lieu de passage précis, elles s'en remettent souvent au jugement du grand voyer. Ainsi, en 1801, les habitants de la seconde concession de Gentilly proposent au grand voyer de

³² 20 juin 1805, « Procès-verbal du grand voyer fixant un chemin dans le fief Courval, paroisse Baie St. Antoine, depuis le chemin Royal de la concession appelée Côte St. Pierre jusqu'à la ligne seigneuriale », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 47.

³³ 23 avril 1792, « Procès-verbal qui fixe et règle le chemin du Roi depuis la rivière Gentilly... », *Op. cit.*

³⁴ Par exemple, en 1799, la route du cordon du Grand Saint-Esprit « suivra la grande ligne de division des terres de la dite concession du Grand St. Esprit communément appelé le Cordon réservé par le seigneur pour un chemin ». À Saint-Pierre-les-Becquets, en 1804, « la route commence au chemin de traverse dans la 3e concession entre François Hainault et Raphael Baril pour environ 30 arpents jusqu'au fronteau des terres dans la 4e concession (le terrain qu'occupe la route ayant été réservé par le seigneur de la paroisse). » Sources : 5 avril 1799, « Procès-verbal de la route du cordon du Grand St. Esprit, seigneurie Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 13 et 27 septembre 1804, « Procès-verbal qui fixe la route de la 4^e concession de la paroisse de St. Pierre les Becquets entre Frs. Hainault et Raphael Baril », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 11.

« marcher un chemin³⁵ » sur le front de leur terre. Toutefois, si le « fronteau » s'avérait trop désavantageux, ils l'autorisent à marquer la voie à l'endroit qu'il jugera le plus approprié, étant conscients qu'il privilégiera normalement un parcours rectiligne, simple, commode et direct.

Le respect des espaces aménagés prime cependant sur la rectitude du tracé. Le centre de la voie publique coïncide généralement avec la devanture ou la ligne mitoyenne des terres, empiétant alors autant chez un concessionnaire que chez l'autre, à moins qu'elle ne dévie de la droite ligne pour éviter un bas-fond, une côte, ou tout autre endroit impropre pour un bon chemin. Elle ne peut ni traverser un jardin potager ou un verger, ni porter préjudice à une maison, à une grange, à un moulin ou à tout autre bâtiment, tel à Gentilly, en 1814, où la route déviera de la ligne de division, de façon à ne pas déranger le jardin potager d'Urbain Girouard, en suivant les bailettes ou brandons³⁶. Également, la configuration de la voie ne peut faire abstraction de la topographie et surtout de l'hydrographie³⁷. Les cours d'eau majeurs constituent toujours des points de rupture, lieu de départ et d'arrivée du chemin, ou encore une délimitation

³⁵ 10 août 1801, « Supplique des habitants de la 2^e concession de la paroisse de Gentilly », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.3.

³⁶ Article 14 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 212 et 22 décembre 1814, « Procès-verbal qui fixe un nouveau chemin royal avec un bout de route dans la paroisse St. Edouard de Gentilly, et qui abolit partie de l'ancien chemin royal », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 304.

³⁷ « Despite the attempt to create better, straighter roads in the early nineteenth century, builders could never fully ignore topography and streams. » Heather K. Crowl, *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*. M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, p. 139-140.

du tracé, alors qu'on en suit les méandres sur une élévation adjacente plutôt que les berges comme c'était le cas auparavant³⁸.

Afin d'accéder à la demande des requérants mais aussi afin d'alléger les charges de travail, le grand voyer officialisera des portions de chemins usuels lorsque cela se révèlera possible et approprié. Même qu'à certains endroits, il reconnaîtra simplement la route déjà ouverte, la verbalisant « dans l'endroit où les habitants l'ont frayée, faite et fréquentée jusqu'à présent sans aucune altération ni changement dans cet espace³⁹ ». En d'autres lieux, le tracé demeurera tel quel, excepté à quelques endroits, où du consentement des parties, il sera élargi et corrigé pour le redresser, pour éviter qu'il ne biaise sur les terres défrichées, pour l'éloigner d'un précipice, d'une côte dangereuse, ou encore du bord de l'eau⁴⁰. Occasionnellement, le procès-verbal prévoira même le redressement ultérieur de la voie, et ce, aussitôt que le bois sera éclairci ou qu'un bâtiment sera démolí, ou encore au moment jugé opportun⁴¹.

Si le marquage des voies publiques se révèle relativement facile en territoire seigneurial, déjà occupé et balisé, leur implantation dans les cantons, au cœur du front pionnier, représente un défi de taille. Tout d'abord, l'opération se déroule sur plusieurs

³⁸ Par exemple, le grand voyer apporte quelques modifications au tracé du chemin qu'il verbalise en 1800 : « il change la vieille route du bord de l'eau » pour aller le long du bord de la rivière sur une petite élévation pendant une certaine distance et delà « sur une vieille trace de route ». 16 décembre 1800, « Procès-verbal qui réglemente le chemin sur l'île à la Fourche, seigneurie et paroisse de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 20.

³⁹ 5 avril 1799, « Procès-verbal de la route du cordon du Grand St. Esprit... », *Op. cit.*

⁴⁰ 17 décembre 1800, « Procès-verbal pour établir un chemin entre la traverse de Nicolet... », *Op. cit.*

⁴¹ 28 septembre 1801, « Procès-verbal pour marquer la route située sur la frontière de la concession vulgairement appelée Beauséjour, fief Godefroy et Roctailade » et 1^{er} décembre 1802, « Procès-verbal d'un chemin de front de la seconde concession, paroisse St. Pierre Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 100 et 114.

jours et implique plus d'un procès-verbal, vu l'étendue des voies qui traversent divers cantons. On se fraie un passage à travers plusieurs terres boisées et vacantes, d'où l'utilisation de poteaux et de marques aux arbres sur le terrain pour indiquer le chemin et les ponts publics. Le grand voyer admet lui-même l'imprécision relative de ses procès-verbaux réalisés le 12 juin 1812. Car, bien qu'il ait consulté des diagrammes des townships, il lui a été impossible d'identifier avec certitude les numéros de lots et de rangs, et de déterminer si la voie court longitudinalement à certains endroits, considérant l'irrégularité du cours de la rivière Saint-François. D'ailleurs, il laisse même le choix et le privilège aux propriétaires d'aménager le chemin sur l'un ou l'autre côté de leur lot, comme ils le jugeront le plus approprié. Cette imprécision posera même problème pour l'officialisation du procès-verbal par la Cour en 1815-1816⁴². Car, la localisation du lieu de passage influe considérablement sur la répartition des ouvrages.

5.2.2 Répartir les travaux pour l'aménagement et l'entretien de la voie publique : un enjeu majeur

En plus d'officialiser le tracé de la voie publique, le procès-verbal répartit les ouvrages pour sa construction et sa conservation. Cette opération revêt d'autant plus d'importance que plusieurs interventions de voirie, entre 1791 et 1814, visent à faire verbaliser un chemin usité pour contraindre les personnes concernées à le prendre en charge, de manière à remédier à son mauvais état. Le grand voyer jouit alors d'un

⁴² Le 30 avril 1815, la Cour refuse d'homologuer le procès-verbal du 12 juin 1812, parce que la voie de passage est indéterminée. Mais, le 30 août 1816, le juge Fraser de la cour du banc du roi présente un *writs* en faveur de l'homologation. Voir document du 12 juin 1812, « No 1 Proces Verbal of the Grand Voyer for a highway in the township of Kingssey », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 3.28.

pouvoir considérable pour partager les responsabilités de la voie publique. Il lui revient d'identifier qui réalisera les ouvrages et de quelle façon les corvées s'exécuteront : individuellement, par part, ou en commun. On l'incitera à agir avec discernement et à se laisser guider par des principes de justice et d'équité, tout en tenant compte des lois et des coutumes. Un examen des procès-verbaux centricois nous permettra maintenant de vérifier l'adéquation entre les principes de voirie et les pratiques du grand voyer.

Les principes sous-jacents à la répartition équitable des corvées de chemins, esquissés sous le Régime français et étroitement associés à la typologie des chemins, demeurent en force jusqu'en 1814, et ce, bien qu'un nouvel acte des chemins soit passé en 1796. Ainsi, chaque occupant de terre, joignant un chemin de front, reste responsable du chemin, des fossés, des clôtures, ainsi que des ponts et des côtes, sis sur la devanture de ses terres, à moins que les travaux ne soient déclarés publics, étant jugés trop considérables pour reposer sur un seul individu⁴³. Les ouvrages publics s'effectuent alors par corvée, pour laquelle le grand voyer peut requérir l'aide des habitants de la concession, de la localité, ou même des paroisses attenantes⁴⁴.

Or, les routes, aménagées de préférence dans la ligne de séparation entre deux concessions ou entre deux propriétaires, représentent aussi des ouvrages à caractère public, dont la charge repose sur plusieurs individus : les intéressés, c'est-à-dire les

⁴³ Même lorsque le chemin de front se trouve entre deux concession où les terres sont concédées de chaque côté du chemin, chaque occupant se charge de la moitié du chemin sur sa devanture. Se référer au troisième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206. Voir aussi 20 juin 1805, « Procès-verbal du grand voyer fixant un chemin dans le fief Courval... », *Op. cit.*

⁴⁴ Voir article 3, 4 et 15 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206 et 214.

utilisateurs de la voie ou, du moins, ceux qui, aux yeux du grand voyer, retireront le plus d'avantages de sa présence⁴⁵. Tantôt le grand voyer les désigne nommément dans son procès-verbal, tantôt il les identifie collectivement comme étant les requérants, les habitants de telle rangée de concession ou de telle autre partie de la paroisse, laissant souvent le soin aux officiers locaux de procéder à la distribution détaillée des parts de route, lors d'une assemblée publique convoquée à cet effet. Cependant, lorsque l'un des sous-voyers refuse de concourir avec les autres pour la répartition des travaux de voirie, comme c'est le cas à Saint-Grégoire en 1805, le partage se fera en présence du grand voyer et sous son autorité⁴⁶.

Jusqu'à la tenue de l'assemblée, l'inspecteur et les sous-voyers pourront ordonner aux corvéables de travailler au chemin en commun et à tour de rôle, en attendant que les répartitions soient faites⁴⁷. Exceptionnellement, le grand voyer privilégiera plutôt cette façon de faire, décrétant à Saint-Pierre-les-Becquets en 1802 et à Gentilly en 1803 que la voie publique sera construite en commun et entretenue à « tour de rôle » par les personnes intéressées⁴⁸. Pour un partage juste et équitable des travaux

⁴⁵ Or, l'acte des chemins de 1796 les désigne simplement comme ceux qui sont ou seront chargés de la construction et de l'entretien de la route, suivant le procès-verbal du grand voyer. Se référer au quatrième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206.

⁴⁶ « Petition from St. Gregoire sans date reçû par les mains de mon inspecteur le 7 aoust '05 », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.26.

⁴⁷ Article 19 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 216.

⁴⁸ C'est le cas d'une route de descente à Saint-Pierre-les-Becquets en 1802 et d'un chemin de traverse de concession à Gentilly en 1803. Voir le document du 1^{er} décembre 1802, « Proces-verbal qui fixe un chemin dans la paroisse de Saint-Pierre-les-Becquets pour descendre de la terre du capitaine Roberge au fleuve Saint-Laurent », et celui du 30 juin 1803, « Procès-verbal qui fixe un chemin de traverse dans la seconde concession de Gentilly jusqu'à la ligne seigneuriale de Saint-Pierre-les-Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 116 et p. 147.

considérés d'utilité publique, l'on préconisera plutôt une contribution proportionnelle au nombre d'arpents possédés par chacun des occupants. La construction, la réparation et l'entretien d'une section, ou de l'entièreté, de la voie publique reposeront alors sur le public, à moins qu'une fois la voie aménagée, le grand voyer estime que les propriétaires pourront la tenir en bon état. Pourtant, à Saint-Grégoire en 1803, le chemin de communication, ouvert par tous les paroissiens, sera entretenu « en tout temps de l'année » par les riverains du chemin et par les habitants les premières concessions le long du chemin royal dans le village des Acadiens, mais fera aussi l'objet d'une corvée commune « une fois par chaque année après le 15 juin »⁴⁹. Le grand voyer opte ici pour une combinaison de corvées (commune et par part), probablement en prévision du fort achalandage du chemin qui liera le « village des Acadiens » à la rivière Godefroy, et au fleuve.

Les travaux publics incluent encore l'aménagement des abords de la route. D'ailleurs, l'acte des chemins de 1796 commande aux intéressés de réaliser, de réparer et d'entretenir les fossés et une moitié des clôtures⁵⁰. Nous remarquons que les procès-verbaux réalisés entre 1792 et 1810 confient encore tout un côté de clôture aux intéressés, et l'autre aux tenanciers des terres mitoyennes, comme le prescrit l'ancienne

⁴⁹ 12 septembre 1803, « Procès-verbal qui établit un nouveau chemin du Roi qui prendra au chemin du Roi de la Pointe-des-Sables et se rendra au chemin du Roi du village des Acadiens, dans la paroisse de Saint-Grégoire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 106.

⁵⁰ Par contre, si la voie dévie complètement de la ligne de séparation des terres, les intéressés se chargeront des deux clôtures. Voir le troisième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206.

loi de voirie de 1777⁵¹. À partir de 1811, le public se chargera plutôt d'une moitié de clôture chez un propriétaire et d'une moitié chez l'autre, tandis que la partie résiduelle sur chaque lot restera à la charge du propriétaire, à moins qu'il ne s'entende par écrit avec les intéressés, troquant son bout de terrain pour une exemption perpétuelle aux divers frais et travaux⁵².

Du reste, la loi reconnaît que le passage d'une route sur un lot défriché constitue un préjudice considérable et prévoit le versement d'une compensation financière aux propriétaires, dont le prix sera réparti proportionnellement entre les parties⁵³. À Saint-François, en 1803, les intéressés ont même pris l'initiative d'acquérir, par acte notarié, le terrain convoité pour la voie publique, tandis qu'à Yamaska, en 1811, c'est plutôt le grand voyer qui exige que les habitants des seigneuries Desrosiers (ou Deguire) et

⁵¹ Voir le troisième article de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », 17 Geo. III, chap. 11, reproduit dans *A Collection of the Acts passed in the Parliament of Great Britain and of Other Public Acts relative to Canada*. Québec, P. E. Desbarats, 1800, p. 24-26. Document disponible sur Notre Mémoire en ligne : <http://www.canadiana.org/nml.php>

⁵² Par exemple, 4 octobre 1799, « Procès-verbal pour un nouveau chemin sur la ligne de la terre d'Antoine Petit, dans la paroisse Saint-Pierre les Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 110 et 27 juin 1804, « Procès-verbal au sujet d'un chemin ou route pour permettre aux nommés François Ducharme, Jean-Baptiste Richard, François Bomier, Isidore Massé, Joseph Lacourse, Alexis Leblanc, Bonaventure Bureau, François Lacourse, Amable Lacourse et Joseph Leblanc, de sortie de la concession qu'ils habitent vulgairement appelée le Petit-Bois, paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 3.

⁵³ Si les propriétaires l'exigent, le prix sera réparti par sept experts de la paroisse, dont trois seront nommés par le ou les propriétaires, trois par l'inspecteur, et le septième par le grand voyer ou son député. Se référer aux articles 5 et 6 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 208. Mentionnons qu'entre 1796 et 1814, les propriétaires exigent seulement à trois occasions que des experts procèdent à la répartition du prix du terrain.

Barrow, sise dans le district judiciaire de Montréal, s'engagent conjointement devant notaire à construire le pont sur la rivière David⁵⁴.

De fait, la construction et l'entretien des ponts considérés publics reposent sur ceux qui égouttent leurs terres dans le cours d'eau ponté ou encore sur tous ceux qui sont susceptibles d'en tirer profit, souvent les habitants d'une concession ou plus rarement de la paroisse. En plus de diviser les ouvrages, les sous-voyers se chargent de la répartition des matériaux et des argents nécessaires pour l'établissement du pont public. La répartition s'étend aussi à tous les autres frais encourus de la rédaction à la réalisation du procès-verbal. À partir de 1799, certains jugements de la Cour précisent que les frais du grand voyer et de l'homologation seront payés par tous ceux qui sont obligés aux travaux du chemin par le procès-verbal⁵⁵. Entre 1802 et 1810, le grand voyer mentionne, à plusieurs reprises, que cette responsabilité reposera sur les requérants qui disposeront d'un droit de recours sur tous les autres intéressés pour se faire rembourser des frais, et que le sous-voyer de l'endroit pourra collecter les frais, si les pétitionnaires l'exigent. Les juges de paix retranchent toutefois cette mention des procès-verbaux en 1810, revenant à l'ancienne formulation qui atteste que les frais et les déboursés reposeront sur tous les obligés, certainement pour simplifier la perception, libérer les requérants et éviter les conflits.

⁵⁴ 9 septembre 1803, « Procès-verbal pour établir un chemin qui prend du chemin de Roi qui conduit de la Baie à St. François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 78 et 26 novembre 1811, « D Procès verbal qui fixe un pont...», *Op. cit.*

⁵⁵ Ces informations sont tirées des archives de voirie, notamment les procès-verbaux et les jugements d'homologation.

Le principe de répartition s'avère quelque peu différent pour les chemins qui conduisent au moulin banal. La loi de voirie de 1796 partage clairement les responsabilités des corvéables quant à la construction et à l'entretien de ces chemins, ce qui tranche radicalement avec l'imprécision de la loi de voirie de 1777. Tout d'abord, le propriétaire du moulin devra réaliser une moitié du chemin, des fossés et des clôtures, tandis que les habitants « sujets à la banalité » aménageront l'autre moitié⁵⁶. Ensuite, une fois le chemin aménagé, il sera divisé en 14 parts égales pour pourvoir à sa réparation et à son entretien. La quatorzième partie, la plus près du moulin, reposera sur son propriétaire, alors que les obligés au chemin se partageront les autres parties, suivant la répartition des sous-voyers. Dans ses procès-verbaux, le grand voyer se conforme en tout point avec ces prescriptions.

Aux dires d'Ivanhoé Caron, dans son historique de voirie de la province de Québec, l'acte des chemins de 1796 établit un nouveau système de voirie qui oblige les habitants à faire le chemin royal sur les terres de la Couronne et sur les terres non concédées des seigneurs, en payant une certaine somme ou en contribuant par le travail aux ouvrages⁵⁷. Pourtant, cette obligation ressemble étrangement au cinquième article de la loi de voirie de 1777, qui place de tels chemins royaux sous la responsabilité des

⁵⁶ Concernant les chemins de moulin, voir le dixième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 210-212 et le septième article de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*, p. 26.

⁵⁷ Ivanhoé Caron, *La colonisation de la Province de Québec. Les Cantons de l'Est, 1791-1815*. Québec, L'Action sociale Ltée, 1927, p. 232. Voir aussi septième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 208.

habitants de la paroisse⁵⁸. De fait, le septième article de l'acte des chemins de 1796 précise que les travaux seront partagés entre les personnes intéressées, incluant les concessionnaires originaires de la Couronne et les seigneurs en proportion de leur domaine et de l'avantage qu'ils en retirent, et ce, jusqu'à ce que les terres soient concédées et que leur charge repose alors sur les occupants de terre. Le grand voyer applique ces principes de répartition des travaux, ordonnant que le chemin soit fait par le public puis confié aux futurs concessionnaires, ou qu'une moitié du chemin sera réalisée immédiatement, puis le reste complété plus tard, ou encore, exceptionnellement, que la voie sera ouverte seulement par les occupants, au fur et à mesure que les terres adjacentes seront octroyées⁵⁹.

En territoire cantonal, la répartition des travaux est d'autant plus compliquée que la plupart des terres sont encore boisées et inexploitées, que les propriétaires en sont souvent inconnus et que les divisions territoriales (les lots et les rangs) demeurent encore vagues pour le grand voyer⁶⁰. Le labeur s'avère considérable puisqu'il repose sur un petit nombre d'individu. Or, chacun doit aménager, réparer et entretenir la voie sur son propre lot, puis exécuter une partie des ouvrages publics dans les nombreux endroits exigeant des travaux trop considérables pour un seul propriétaire⁶¹. Le 15 avril 1812, John

⁵⁸ 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*, p. 26.

⁵⁹ Un seul cas : 1^{er} décembre 1802, « Procès-verbal d'un chemin de front de la seconde concession, paroisse St. Pierre Becquets », *Op. cit.*

⁶⁰ 12 juin 1812, « No 12 Proces verbal for a king highway in the township of Wendover », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 3.43.

⁶¹ Ainsi, chaque propriétaire ou occupant de terre ne peut accomplir plus d'ouvrages sur son lot que l'équivalent de la largeur du front de sa terre. Donc, les sections restantes (ou le surplus de la voie)

Antrobus rend compte de ses interventions dans les *townships*. Il rapporte alors que les résidants appréhendent de fortes dépenses pour réaliser la voie et ses abords, puisqu'ils en coûtent 12 dollars par arpent pour défricher une terre⁶². Comme sa connaissance du territoire demeure sommaire, il profite de l'occasion pour demander qu'on lui fasse parvenir des plans des townships afin d'être en mesure de bien répartir les travaux publics. Dans ses procès-verbaux du 12 juin 1812, il préviendra toutefois que l'incertitude qui subsiste quant au tracé et au bornage des lots l'empêche d'évaluer efficacement si l'infrastructure implantée surchargera les propriétaires, attendu qu'une déviation de quelques degrés peut faire toute une différence sur les travaux. Conscient du fardeau que représentent les corvées, le grand voyer paraît soucieux d'en minimiser le poids pour les corvéables.

5.2.3 La réalisation des divers travaux de voirie : une corvée ?

Le grand voyer émet relativement peu de directives quant à la façon d'aménager les chemins publics, à moins d'être confronté à des situations particulières. En 1793, John Antrobus ordonne aux propriétaires de terres résidant sur le chemin royal du côté nord-ouest de la rivière Bécancour, de le mettre en état convenable, en prenant soin de le faire « plus haut au milieu que des cotés⁶³ ». En 1797, cette fois au sud-ouest de la rivière, le grand chemin devra être haussé avec de la terre, du « gravois » et de la pierre

seront décrétées ouvrages publics, au même titre que les voies qui traversent ou longent les lots publics non concédés, que les ponts sur les cours d'eau importants et que les côtes fortement inclinées.

⁶² 15 avril 1812, « Letter from J. Antrobus to Edward B. Brenton regarding his effort to lay out the road from Long Point... », *Op. cit.*

⁶³ 28 juillet 1793, « Procès-verbal d'une route dans la paroisse de Bécancour passant sur la terre de Chas. Amel fils », *Op. cit.*

qui abondent sur les terres voisines⁶⁴. Cette opération, réalisée sur 18 pieds de largeur, vise à solidifier le chemin de façon permanente, parce qu'il se trouve dans des bas-fonds et des fondrières et qu'il est inondé par les eaux de la haute marée et par les eaux du nord lors des crues printanières.

Même le règlement de 1796 ne normalise pas les travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation, réitérant seulement l'obligation pour les corvéables d'exécuter les ouvrages nécessaires et laissant le tout à la discrétion des sous-voyers et de la population locale. La loi règle seulement la largeur de la voie selon le type d'infrastructure aménagée, soit 30 pieds pour les chemins de front, 20 pieds pour les routes, et de 18 à 30 pieds pour les chemins de moulin, prévoyant l'élargissement des voies existantes là où elles n'ont pas la largeur requise⁶⁵. Ainsi, par exemple, à Saint-Pierre-les-Becquets, en 1799, la route qui n'a maintenant qu'environ 13 pieds de large en quelques endroits sera élargie à 20 pieds entre les fossés⁶⁶.

Chaque infrastructure sera fossoyée et clôturée, conformément à la tradition et aux lois en vigueur, c'est-à-dire que chaque côté sera bordé par un fossé de trois pieds de largeur sur la profondeur nécessaire à l'écoulement des eaux et par une bonne clôture⁶⁷. Quelques procès-verbaux des années 1810-1811 précisent même que les chemins seront

⁶⁴ 30 juin 1797, « Procès-verbal no 13 pour le grand chemin le long de la rivière St Laurens situé au Sud Ouest de la rivière Becancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.7.

⁶⁵ Articles 2, 4 et 10 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206 et p. 210-212.

⁶⁶ 4 octobre 1799, « Procès-verbal au sujet d'une route sur la terre de Jean Morasse, dans la paroisse de Saint-Pierre les Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 62.

⁶⁷ Articles 2, 4 et 10 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*

solidement clos, « à l'épreuve des animaux », sur les terres défrichées. Lorsque les chemins publics traversent les bois, en plus d'être enclos, les taillis et les broussailles sur les terres avoisinantes seront coupés sur la largeur de 25 pieds de chaque côté, afin d'aménager un découvert⁶⁸. Disposition exceptionnelle, en 1799, Alexis Blais, résidant en bordure du lac Saint-Paul, s'engage à laisser un espace convenable aux abords du chemin pour pouvoir placer du bagage, et en faciliter l'embarquement et le débarquement⁶⁹.

Les procès-verbaux régissent les espaces contigus aux chemins publics, mais aussi les eaux de ruissellement comme le prévoit l'acte des chemins de 1796⁷⁰. Par exemple, le grand voyer ordonne, en 1799, que Michel Lacharité, Clément Guévin et Joseph Pinchaud, habitant la concession du Grand Saint-Esprit, retirent leurs eaux de l'égout du chemin, parce que leur cours naturel et leur fort débit, à certains moments, exposerait la route à être emportée⁷¹. En plus de la conduite des eaux, le grand voyer règle tantôt le nettoyage d'un cours d'eau ou de sa traverse, tantôt le creusement de canaux, tout cela pour en favoriser l'évacuation et éviter que la voie ne soit endommagée.

⁶⁸ Les propriétaires pourront enlever les bois coupés dans l'espace d'une année, sinon ils devront l'être par les corvéables. Article 11, loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 212.

⁶⁹ 4 octobre 1799, « Procès-verbal au sujet du chemin du Roi autour du Lac Saint-Paul, dans les fiefs Godefroy et Roquetaillade », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 93.

⁷⁰ Vu les mésintelligences survenant entre les voisins par le débordement des fossés sur les chemins, et vu les inconvénients engendrés par le manque de fossés, le grand voyer est autorisé à régler la manière dont les fossés seront faits et les eaux conduites. Voir l'article 12 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 212.

⁷¹ 5 avril 1799, « Procès-verbal de la route du cordon du Grand St. Esprit... », *Op. cit.*

Tout fossé, ruisseau ou rivière interceptant une voie publique sera franchi via un pont de pièces d'une largeur standard de 18 pieds. Les ponts n'excédant pas quatre pieds de longueur seront recouverts de terre par ceux qui sont obligés à son entretien. Les autres plus étendus seront considérés comme des ponts publics et seront réalisés par corvées. Suivant l'acte des chemins de 1796, les ponts seront faits de chêne, de cèdre, de pin, de pruches ou d'épinettes rouges, suivant la facilité du transport des bois⁷². Les pavés, des pièces de même essence de bois, seront équarris et chevillés sur les lambourdes avec une lisse de chaque côté. Des garde-corps de trois pieds de haut, en charpente solide, borderont la structure.

Comme pour les chemins, le grand voyer précise rarement les techniques de construction à employer. La plupart des procès-verbaux ordonnent simplement l'érection de ponts solides et conformes aux exigences de la loi de 1796. Seul le procès-verbal du 16 décembre 1800 réfère à un type de pont particulier : le pont à chevalet. Le grand voyer en ordonne alors deux à l'Île à la Fourche, l'un de 6 pieds de haut sur la terre de Joseph Pitre et l'autre de 8 pieds de haut sur la terre de Louis Parmentier, spécifiant seulement qu'ils seront recouverts uniformément de terre et que le terrain à leur extrémité devra être plus élevé que le niveau du pont⁷³. Avec le temps, les indications se révèlent un peu plus précises. Les ponts seront élevés sur deux quais, sis de chaque côté de la rivière, à distance l'un de l'autre et de la hauteur suffisante pour assurer le passage

⁷² Article 16 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 214.

⁷³ 16 décembre 1800, « Procès-verbal qui règlemente le chemin sur l'île à la Fourche...», *Op. cit.*

de l'eau et des glaces⁷⁴. À chaque bout, le terrain sera haussé à la même hauteur que le pont, soit de 10 pouces ou plus à la rivière du Moulin en 1813, « pour que les personnes à pied puissent y passer en toute saison, sans se mouiller⁷⁵. » Dans les années 1810, le grand voyer indique quelquefois la distance entre les quais et les dimensions de la structure, qui varient cependant selon l'ampleur du cours d'eau à franchir.

Pour des raisons pratiques, les corvéables charrient les matériaux nécessaires durant la saison hivernale. Exceptionnellement, ils récupèrent les pièces de l'ancien pont pour accélérer sa reconstruction. Ainsi, à Bécancour, l'inspecteur et les sous-voyers s'accordent, le 22 avril 1798, pour que les corvéables utilisent, « du mieux possible [et] pour cette année seulement⁷⁶ », les vieilles pièces de bois du pont défaillant récemment par les eaux et les glaces du printemps. Tel que le stipule la loi de voirie de 1796, et même l'ordonnance de 1777, les ponts sujets à être inondés ou soulevés par les eaux peuvent toutefois être « chargés de pierres⁷⁷ ». L'application de cette mesure semble néanmoins restreinte, puisque seul le procès-verbal du 28 septembre 1804 fixant le chemin royal du fief Lussaudière en fait mention⁷⁸. Par contre, d'autres ouvrages paraissent beaucoup

⁷⁴ 26 novembre 1811, « D Procès verbal qui fixe un pont...», *Op. cit.*

⁷⁵ 20 septembre 1813, « Procès-verbal d'un chemin de front dans la 4^e concession de la paroisse St. Pierre les Becquets depuis la ligne signeuriale de St. Jean jusqu'à la ligne seigneuriale de Gentilly », ANQTR, ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 238.

⁷⁶ 22 avril 1798, « Lettre inspecteur et sous-voyers de Bécancour à John Antrobus, grand voyer, concernant le pont sur la terre d'Antoine Désilait », ANQTR. Fonds Grands Voyers, pièce détachée 1.12.

⁷⁷ Article 11 de la loi du 29 mars 1777, Guy Carleton, « Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands Chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec », *Op. cit.*, p. 28. Article 16 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 214.

⁷⁸ 28 septembre 1804, « Procès-verbal qui règle le chemin royal dans le fief Lussaudière à aller jusqu'à la terre de la veuve Lemaître », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 87.

plus répandus, tel l'adoucissement de pentes escarpées ou encore l'installation de rampes solides et de bons garde-corps dans les endroits dangereux, notamment à proximité de rivières et des précipices⁷⁹.

Les chemins projetés dans les *townships* affichent plusieurs particularités. À quelques endroits, l'emprise des voies dépasse largement les 36 pieds réglementaires réservés aux chemins royaux sis en territoire seigneurial. À la voie et aux fossés s'ajoute un découvert de 25 pieds de largeur de part et d'autre de l'infrastructure, pour une largeur totale de 86 pieds, constituant une véritable trouée dans les bois⁸⁰. En 1812, il s'agit, en fait, des premières références à un découvert, c'est-à-dire à un espace dépourvu de tout arbre, taillis et broussailles. Leur aménagement s'explique par le fait que les voies passent à travers des terres boisées et quasi-inoccupées. On souhaite ainsi en favoriser l'assèchement et éviter que des arbres jetés par terre par le vent n'entravent le passage. Autre particularité, la réalisation des travaux de voirie respectera une suite logique. Les corvéables construiront d'abord les ponts, puis ils aménageront un chemin de charrette (*cart*). Ils évacueront ensuite l'eau de la voie, et couperont les arbres, tout cela avant l'hiver prochain⁸¹.

La réalisation des ouvrages s'insère, sans contredit, dans le cycle des saisons et des travaux agricoles. De 1793 à 1798, John Antrobus commande l'aménagement

⁷⁹ Treizième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 212.

⁸⁰ 12 juin 1812, « No 12 Proces verbal for a king highway in the township of Wendover », *Op. cit.*

⁸¹ 15 avril 1812, « Letter from J. Antrobus to Edward B. Brenton regarding his effort to lay out the road from Long Point... », *Op. cit.*

immédiat des chemins publics, pour la plupart des grands chemins royaux. Dans ses procès-verbaux datés des mois de juin et de juillet, il insiste particulièrement pour que les chemins soient faits « incontinent » et « sans délai suivant la loi », mais seulement après les moissons. Entre 1791 et 1814, la majeure partie des ouvrages s'opèrent effectivement entre le printemps et l'automne, en dehors du temps des semences et des récoltes. Étonnamment, à quelques occasions, le grand voyer commande toutefois aux corvéables de commencer les chemins et les ponts en novembre et en décembre, et d'y travailler tout l'hiver, jusqu'à ce qu'ils aient terminés, bien que le froid, le gel et la neige posent plusieurs désagréments⁸².

Au début du XIX^e siècle, plusieurs procès-verbaux contiennent des échéanciers de travaux ou, du moins, une date butoir. Si les voies aménagées sur les terres défrichées sont réalisées le plus promptement possible, après l'homologation du procès-verbal et après qu'une entente soit conclue avec les propriétaires du terrain lorsqu'il s'agit d'une route⁸³, il en est tout autrement des voies aménagées sur des terrains boisés ou non concédés, qui impliquent souvent des travaux plus importants. La réalisation du chemin se fait alors en deux ou trois étapes. Lorsqu'une voie est réalisée en deux étapes, une moitié du chemin de 15 pieds de large est aménagée la première année, de façon à ce

⁸² Entre autres, le 24 décembre 1798, « Procès-verbal pour le chemin de la Seigneurie de Courval, paroisse de la Baie du Febvre », Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 89 et 22 décembre 1814, « Procès-verbal qui fixe un nouveau chemin royal avec un bout de route dans la paroisse St. Edouard de Gentilly... », *Op. cit.*

⁸³ Cinquième section de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 208.

qu'elle soit praticable pour voiturer⁸⁴. L'autre moitié sera achevée l'année suivante ou quelques années plus tard, tout dépendant des ouvrages à accomplir et de la disponibilité de la main d'œuvre. Lorsqu'une voie est aménagée en trois étapes, on ouvre immédiatement un chemin de traîne dans le centre pour y passer en voiture d'hiver. Avant la fin de l'été suivant, on élargit la voie à 12 pieds pour y circuler en charrette, mais on dispose de trois années pour parachever entièrement l'infrastructure⁸⁵. La stratégie semble être d'ouvrir un passage, puis de l'élargir d'un été à l'autre, pour en amoindrir le fardeau⁸⁶.

Si la construction d'une voie publique se fait rarement en saison hivernale, c'est parce que d'autres tâches reposent sur les corvéables, celles d'aménager, de réparer et d'entretenir les « chemins publics d'hiver », sous la supervision des officiers locaux⁸⁷. Entre 1796 et 1814, les règlements demeurent similaires à ce qu'ils étaient en 1777, soit baliser les chemins, les battre après chaque bordée de neige et en aplaniir les pentes et les cahots lorsqu'ils s'en forment. Curieusement, la largeur du passage exigé décroît

⁸⁴ Par exemple, voir le document du 27 juin 1804, « Procès-verbal au sujet d'un chemin ou route pour permettre aux nommés François Ducharme... », *Op. cit.*

⁸⁵ 21 septembre 1813, « Procès-verbal d'une route pour communiquer depuis le chemin de front du 4^e rang des terres de St. Pierre les Becquets au village St. Ovide, à la 5^e concession », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 234.

⁸⁶ Le chemin est rarement fait par section. Uniquement, un procès-verbal privilégie cette façon de faire. Il s'agit du procès-verbal de Saint-Grégoire en 1810, qui ordonne qu'un chemin de charrette soit fait cet automne depuis le fronteau de la concession Saint-Henri jusqu'au chemin de fronteau de Beauséjour, formant une distance d'environ 10 arpents. Puis, avant le 1^{er} juillet 1812, le chemin de charrette sera continué jusqu'au fronteau des terres de Pointu, tandis que la route sera parachevée au plus tard le 1^{er} août 1816. Dans ce cas-ci, la réalisation par tronçons permet tout de même aux concessionnaires de passer d'un fronteau à l'autre. Informations tirées du document du 29 septembre 1810, « Procès-verbal d'un chemin de front et route pour sortir de la concession St. Henry situé dans le fief Bruyères, paroisse St. Grégoire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 170.

⁸⁷ Les sections 22 à 24 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 218 à 220, concernent les chemins d'hiver. On y précise même les essences de bois à utiliser pour les balises, soit du sapin, du cèdre ou de la pruche.

toutefois, passant d'un chemin d'hiver pouvant permettre le passage aisé de deux voitures (1777) à une voie battue pour une voiture seulement (1796). S'agit-il d'une mesure visant à alléger le fardeau des corvéables pour en favoriser l'exécution ou plutôt d'une démarche pour se rapprocher de la réalité et des pratiques en usage ? En l'absence de justification, il est difficile de répondre à ces questions, gageons que, pour plusieurs contemporains, l'existence d'un passage minimal suffit amplement à combler leur besoin de déplacement.

Toujours pour favoriser les déplacements, quelques obligations hivernales s'ajouteront même à celles déjà légalisées. Non seulement les corvéables démoliront les clôtures, où cela est nécessaire pour le passage du chemin d'hiver, mais ils feront, baliseront et entretiendront également les chemins « accoutumés » sur les glaces du fleuve Saint-Laurent et des autres rivières du district. Ces obligations, réglées jusqu'à maintenant par la coutume, intégreront dorénavant le droit public de voirie, l'objectif étant probablement de pouvoir contraindre légalement les corvéables à s'y conformer, si nécessaire. Car, que ce soit pour la négligence des chemins d'hiver, voire de tout autre devoir de voirie, la loi prévoit que les négligents acquitteront les frais engagés pour leur remplacement par des journaliers, s'exposant même à des poursuites judiciaires. D'ailleurs, on semble délaisser l'utilisation systématique des amendes pour sanctionner ce type de délit⁸⁸. La menace de procès exerce vraisemblablement une pression plus forte sur les récalcitrants pour qu'ils respectent les prescriptions.

⁸⁸ Alors que chaque contravention était directement assortie d'une peine pécuniaire dans les années 1706-1790, un article de la loi de 1796 spécifie simplement que toute infraction au contenu de la loi exposera le contrevenant à une amende entre 5 et 10 shillings. Voir l'article 74 de la loi du 7 mai 1796, « Acte

5.2.4 La voie publique : un projet rassembleur ?

L'intervention du grand voyer ne fait pas toujours l'unanimité, encore moins ses décisions relativement au tracé et aux travaux. D'ailleurs, les habitants manifestent leur divergence d'opinion de différentes façons et à différentes étapes du processus. Ils protestent de vive voix, lors de l'assemblée et de la visite des lieux du grand voyer. Ils réagissent, par écrit, à la publication de la requête ou du procès-verbal, allant même parfois jusqu'à présenter un moyen d'opposition à la Cour des sessions de quartier de la paix pour contester le procès-verbal. Les désaccords sont-ils fréquents ? Persistent-ils dans l'espace et dans le temps ? Opposent-ils le grand voyer et des personnes intéressées ou exclusivement des groupes d'intéressés ? Quelle est la source de la mésentente ? L'analyse des requêtes, des procès-verbaux des grands voyers, des moyens d'opposition et des jugements d'homologation, nous permettra de répondre à ces interrogations⁸⁹.

Tout d'abord, on constate que les requêtes présentées au grand voyer révèlent l'existence de tensions à l'intérieur même de quelques localités centricoises. Par exemple, en 1801, des pétitionnaires de la seconde concession du village Sainte-Marguerite (nommée concession Vide Poche), tout en réclamant la verbalisation d'un chemin de front et d'une route de descente, prient le grand voyer d'annuler la requête

pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 272.

⁸⁹ Nous tenons à préciser que les oppositions examinées ici sont celles retrouvées dans les archives de voirie, et non dans les archives judiciaires. Il s'agit d'une nuance importante puisqu'il est possible que le corpus documentaire soit incomplet, surtout s'il y a avortement des procédures avant l'audience pour l'homologation du procès-verbal.

d'un de leurs sous-voyers qui a agi en leur nom, mais contre leur volonté et leur gré⁹⁰. À certains moments, des contestations s'élèvent également entre les habitants au sujet de la légalité de chemins usuels et même « du droit que peut avoir le public d'y passer⁹¹ ». Nous pouvons ici avancer que, pour certains corvéables, la loi devient probablement une échappatoire pour se soustraire aux traditionnelles corvées de voirie, alors que, pour d'autres, elle sert de prétexte pour récupérer un bout de terrain depuis longtemps usurpé. Les requérants recourent alors à l'autorité du grand voyer et s'appuient sur la loi pour préserver leur droit de passage coutumier et maintenir le chemin ouvert et en bon état, ce qui met un terme aux prétentions irrégulières de certains habitants.

D'ailleurs, lors des diverses assemblées convoquées par le grand voyer de 1791 à 1814, les contestations exprimées par les populations locales paraissent très limitées. Alors que 20 % des procès-verbaux (17/85) invoquent l'approbation générale et même l'unanimité des assistants⁹², plus de 60 % demeurent muets quant à l'état d'esprit des participants, témoignant ainsi d'un accord tacite entre les parties intéressées, puisqu'une forte dissidence ne pourrait être passée sous silence. Une minorité des documents

⁹⁰ 1^{er} février 1801, « Supplique des habitans & sousvoyer de la 2e concession du village des Acadiens » et 17 février 1801, « Requette des habitans de la 2e concession du village Ste. Marguerite », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 8.11 et 8.28.

⁹¹ 3 juillet 1798, « Petition of Monsieur Brassard and others of Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.38 et 25 juin 1803, « Petition no 82 to establish two roads on the Isle du Fort, paroisse Saint-François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 2.41.

⁹² Voici des exemples de formulations employées par le grand voyer dans ses procès-verbaux et dénotant l'approbation des personnes assemblées : « de l'approbation générale des assistants », « ne se trouvant aucune opposition », « ayant trouvé unanimité et accord », « aucune contestation », etc.

consultés signalent ainsi l'existence d'un désaccord quelconque avec la requête présentée au grand voyer⁹³.

De fait, nous remarquons que les habitants contestent rarement la légitimité d'une intervention de voirie, à moins qu'elle n'aille à l'encontre de leur propre intérêt. Par exemple, en 1798, plusieurs propriétaires s'opposent à l'ouverture d'un grand chemin de roi entre les seigneuries Sainte-Marguerite et Nicolet, « principalement pour éviter d'y travailler⁹⁴ », spécifie John Antrobus. En 1802, certains habitants de Saint-Pierre-les-Becquets ne voient nullement la nécessité d'établir une voie conduisant du chemin royal au fleuve Saint-Laurent, puisque chaque propriétaire possède sa propre descente au fleuve⁹⁵. En 1803, des opposants vont même jusqu'à présenter une supplique d'opposition au grand voyer, quelques jours avant sa visite dans la paroisse, dans laquelle ils se positionnent contre le déplacement du chemin déjà existant⁹⁶. Exception faite de ces cas, les motifs d'opposition demeurent méconnus, puisque 11 procès-verbaux indiquent simplement que le grand voyer procède « après avoir entendu les contestations » et que deux autres signalent la présence d'un groupe d'opposants, sans plus.

⁹³ Nous avons considéré les expressions suivantes comme révélatrices d'une opposition : « plusieurs des propriétaires [...] s'opposent », « les autres personnes opposantes », « partie opposant », « après avoir entendu les contestations », « les contestations et différentes opinions des intéressés ».

⁹⁴ 25 juin 1798, « No 17 Procès verbal pour le grand chemin de roi entre les seigneuries de Ste. Marguerite et de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.34.

⁹⁵ 1^{er} décembre 1802, « Proces-verbal qui fixe un chemin dans la paroisse de Saint-Pierre-les-Becquets pour descendre de la terre du capitaine Roberge au fleuve Saint-Laurent », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 116.

⁹⁶ 27 juin 1803, « Supplique de six tenanciers ou habitans de la paroisse de Gentilly », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.7.

Des divergences d'opinion surviennent également, entre le grand voyer et les habitants ou le plus souvent entre les parties intéressées, quant au positionnement de la voie publique. Lors de sa visite des lieux, le grand voyer examine alors chacun des tracés puis indique, dans quelques cas, les motifs justifiant pourquoi il a préféré l'un à l'autre. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le choix ne repose pas strictement sur l'avantage que représente le tracé en lui-même, qui est plus court ou mieux situé⁹⁷. Par exemple, dans la seigneurie de Nicolet, le 25 juin 1798, comme les parties intéressées s'opposent à la distribution proportionnelle des travaux engendrés par le tracé privilégié par le grand voyer, celui-ci s'en remet finalement à leur opinion, même s'il considère son tracé plus convenable⁹⁸.

L'opposition détectée à travers les délibérations semble plutôt éphémère, puisque seulement cinq groupes d'opposants entameront des procédures juridiques pour faire invalider le procès-verbal. On peut donc affirmer que, si la verbalisation d'une infrastructure peut susciter, au départ, des objections, soit le grand voyer réussit à rallier les gens autour du projet⁹⁹, soit les opposants ne jugent pas utile d'investir du temps, de l'énergie et de l'argent dans des procédures plus officielles.

⁹⁷ 25 juin 1798, « No 18, Procès-verbal pour un nouveau chemin du roi et route situés entre les lignes seigneuriales des Sainte-Marguerite et Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.39 ; 1^{er} décembre 1802, « Proces-verbal qui fixe un chemin dans la paroisse de Saint-Pierre-les-Becquets pour descendre de la terre du capitaine Roberge... », *Op. cit.*

⁹⁸ 25 juin 1798, « No 17 Procès verbal pour le grand chemin de roi... », *Op. cit.*

⁹⁹ Après la visite des lieux et l'audition des contestations, le grand voyer affirme que les parties intéressées sont finalement d'accord. Voir 29 septembre 1810, « Procès verbal d'une chemins public ou routes mennantes du chemin de front et du cordons de la Grand St. Esprit jusqu'au moulin banal batiere sur la Branch N.E. de la Riviere Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.25.

D'autres contestations surviennent uniquement lorsque le grand voyer publie son procès-verbal, soit au minimum huit jours avant son soutien devant les juges de paix¹⁰⁰. Les individus en désaccord avec certaines décisions du grand voyer peuvent alors préparer un moyen d'opposition pour présenter leur point de vue à la Cour. Aux cinq moyens d'opposition, ayant germé dès le déplacement du grand voyer en la localité, s'en ajoute alors cinq autres. Au total, dix moyens d'opposition formels¹⁰¹ seront adressés aux magistrats de la Cour des sessions de quartier général de la paix, tous rédigés entre 1798 et 1803, soit peu de temps après la mise en place de la loi de voirie de 1796. Alors que, dans une moitié des cas, les opposants réclament la correction du procès-verbal, de façon à modifier le tracé ou les exempter des travaux, dans l'autre moitié des cas, l'on demande son rejet pur et simple, toujours en raison de la localisation du tracé et de la partition des ouvrages.

Notons que la discorde se cristallise particulièrement autour de trois procès-verbaux. Premièrement, deux moyens d'opposition demandent la correction du procès-verbal du 23 juin 1798 qui établit un grand chemin entre la rivière Nicolet et la Pointe-aux-Sables, à la ligne seigneuriale du fief Sainte-Marguerite. Alors que Jean Baptiste Proux requiert une correction du tracé qui oblique illégalement sur sa terre (et qui en

¹⁰⁰ Voir le vingtième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 218.

¹⁰¹ En réalité, 11 moyens d'opposition sont présentés aux juges de paix, mais nous avons considéré les documents datés du 17 juillet 1797 et du 23 avril 1798 comme un seul document, puisqu'il concerne les mêmes opposants et le même procès-verbal. En 1798, les suppliants précisent même qu'ils présentent de nouveau les raisons qui les poussent à contester l'homologation du procès verbal, qui aurait dû être homologué le 27 juillet dernier. Voir 17 juillet 1797, « Requête des habitants de Bécancour pour être présentée aux Magistrats siégeant à la Cour de Session Générale de Quartier de la Paix » et 23 avril 1798, Requête des habitants de Bécancour aux Magistrats de la ville et district des Trois Rivières siégeant en Cour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 1.10 et 1.13.

affecte ainsi la valeur), plusieurs habitants de la paroisse voisine de La Baie demandent une exemption de travaux, puisque le chemin leur est inutile et qu'il ne présente aucune difficulté particulière pour justifier une aide exceptionnelle¹⁰². Deuxièmement, l'ouverture du nouveau chemin de roi entre le fief Sainte-Marguerite et la seigneurie de Nicolet (procès-verbal du 25 juin 1798) qui posait déjà problème lors de l'intervention du grand voyer, demeure encore en litige lors de l'homologation, et ce, autant dans une seigneurie que dans l'autre. Dans leur moyen d'opposition respectif, les habitants de Nicolet et de Sainte-Marguerite utilisent quasiment les mêmes arguments : ils critiquent l'incertitude du nouveau tracé et insistent pour que l'ancien chemin, perçu comme plus avantageux, soit maintenu¹⁰³.

Troisièmement, l'homologation du procès-verbal du 20 octobre 1798 qui verbalise le chemin entre le lac Saint-Paul et l'église de Bécancour donne lieu à un échange intéressant entre l'opposant, André Pereiras, et un groupe de six contestataires qui réclament le renvoi de l'opposition¹⁰⁴. Ces démêlés s'insèrent toutefois dans une série d'accrocs similaires, impliquant André Pereiras et divers habitants de Bécancour

¹⁰² Article 4 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 206. Voir aussi le document du 16 juillet 1798, « Moyens d'opposition à la partie du process-verbal de la nouvelle route à la Pointe aux Sables, paroisse de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.58.

¹⁰³ 16 juillet 1798, « Reasons of opposition to the homologation of the Proces Verbal no 17 for a new road between St Marguerite and Nicolet, Ste. Marguerite », et 18 juillet 1798, « Pièce 10.47 Moyens d'opposition au Procès Verbal no 17, paroisse de Nicolet ». ANQ, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 10.47 et 10.48.

¹⁰⁴ Le procès-verbal génère trois documents écrits : 17 janvier 1799, « Moyen d'opposition à partie de l'homologation du procès-verbal de la route du Lac St. Paul, paroisse de Bécancour » ; 18 janvier 1799, « Réponses aux oppositions d'André Peireras, qui comprend aussi les répliques d'André Pereiras aux contestants du 19 janvier 1799 », ANQ, Fonds Grand Voyer, pièces détachées 1.23 et 1.24. Pour se référer au procès-verbal : 20 octobre 1798, « Procès-verbal qui verbalise le chemin entre le lac Saint-Paul et l'église de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 109.

depuis le milieu des années 1780¹⁰⁵. De prime abord, les deux parties ne s'entendent pas sur le statut de la voie publique. John Antrobus et les contestants identifient la voie comme un chemin royal, alors qu'André Pereiras affirme qu'il s'agit plutôt d'une route, ce qui obligeraient les intéressés à la prendre en charge et à l'indemniser pour l'utilisation du terrain défriché. Le différend s'étend aussi à la localisation de la voie et à la répartition des ouvrages. Pereiras souhaite que le procès-verbal soit modifié afin que la voie passe dans sa ligne avec Antoine Gagnon, plutôt que de traverser de biais sa terre en valeur, ce à quoi les contestants s'opposent farouchement puisqu'il est impossible d'y faire un bon chemin, vu la nature du terrain. Pereiras exige aussi que les travaux incombent aux intéressés, trois côtés de sa terre étant bordés de chemin, les contestants refusent notamment en vertu d'une convention écrite qui oblige Pereiras à l'entretien¹⁰⁶. Non seulement les deux parties fondent leur contestation sur des documents antérieurs, mais aussi, comme bien d'autres opposants, sur des sections de la loi de voirie de 1796.

Pourtant, la présentation d'un ou de plusieurs moyens d'opposition à l'homologation d'un procès-verbal ne garantit pas son annulation. Dans plusieurs cas, au contraire, c'est l'opposition qui est rejetée. D'un côté, nous remarquons qu'entre 1791 et 1814, les juges de paix homologuent 69 procès-verbaux sur un grand total de 85, soit

¹⁰⁵ Des références à ces antagonismes se retrouvent dans différents documents de voirie, dont l'opposition du 20 juillet 1785, « Moyens d'opposition à partie de l'homologation du procès-verbal de la route du Lac St. Paul, paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.1 et le jugement d'homologation du 28 octobre 1793 annexé au procès-verbal du « Procès-verbal concernant changement d'un chemin dans la paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 5.

¹⁰⁶ En vertu de la convention écrite entre André Pereiras et les habitants du lac Saint-Paul, Pereiras s'engage à fournir le terrain pour déplacer le chemin royal, qui est impossible à maintenir dans la ligne, et ce, à condition que le nouveau chemin soit ouvert, fossoyé et clôturé par les habitants, qui le remettront ensuite à Pereiras pour l'entretien. Les contestants ont toutefois égaré leur copie, mais offre de faire comparaître des témoins, tout en référant l'ordre de sommation adressée à Pereiras afin qu'il visite le chemin parachevé, filé le 30 juin 1796.

plus de 80 % des documents soumis. D'un autre côté, uniquement quatre jugements d'homologation annulent formellement des procès-verbaux, dont deux documents n'avaient fait l'objet d'aucune contestation, les refus étant liés à des défauts de forme. Comme le jugement d'homologation manque dans une douzaine de cas, cela signifie-t-il que les procès-verbaux sont annulés ? Il semble que non, puisque quatre procès-verbaux implantant des chemins publics dans les cantons sont suspendus à cause de la guerre anglo-américaine, et que quatre autres semblent simplement différés, car des procès-verbaux similaires sont verbalisés l'année suivante. Or, le sort de quatre documents demeure totalement indéterminé. Peut-être ces procès-verbaux sont-ils simplement abandonnés ?

En définitive, comme nous pouvons le constater, nous sommes loin d'une opposition généralisée et soutenue de la part des habitants, telle que l'a souvent décrite l'historiographie¹⁰⁷. Si, sur le moment, l'opération du grand voyer déplaît à certains, les mécontents se lancent rarement dans des procédures juridiques, qui peuvent leur apparaître lourdes et coûteuses compte tenu des chances de succès. Les quelques contestations viennent de propriétaires insatisfaits du tracé de la voie sur leur lot, ou encore de corvéables « surchargés » qui exigent une exemption de travaux. Le projet de voie publique divise donc rarement les populations locales, à moins qu'ils ne

¹⁰⁷ Nous avons traité de cet aspect dans notre article : « Un espace en formation : le système routier dans le sud du district de Trois-Rivières (1745-1841). Les autorités administratives et les acteurs locaux », dans Brigitte Caulier et Luc Courtois, dir., *Québec-Wallonie. Dynamiques des espaces et expériences francophones*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique), 2006, p. 61-76.

surviennent au stade de l'exécution des procès-verbaux¹⁰⁸. Même dans ce cas, une vive résistance serait étonnante puisque les chemins publics sont réclamés par des résidants¹⁰⁹.

5.3 Du projet à l'infrastructure : l'expansion des chemins centricois, 1791-1814

Il existe parfois un écart appréciable entre les intentions et les réalisations. Aussi, il importe de bien distinguer les procès-verbaux homologués de ceux qui sont refusés afin d'en évaluer l'influence sur l'aménagement du territoire. L'homologation permet la ratification des décisions du grand voyer, et leur mise en application par les officiers locaux, qui disposent en cas d'inertie des corvéables, d'un pouvoir d'action et de recours légaux. D'après le nombre de procès-verbaux homologués, très peu de voies restent à l'état de projet, d'autant plus que plusieurs interventions visent essentiellement à officialiser des tracés existants, et à les intégrer au réseau primitif des voies publiques.

Le développement des établissements seigneuriaux, la progression du front pionnier et l'ouverture des cantons à la colonisation influe, entre autres, sur les besoins des populations locales en voie de communication. Mais, les besoins varient d'un endroit à l'autre dans l'espace et dans le temps, modelés par les impératifs de

¹⁰⁸ Un examen des procès civils pourrait permettre de retracer et d'évaluer l'importance de ces conflits pouvant surgir lors du partage des travaux d'entretien des routes ou encore lorsque se présentent des problèmes d'usage des chemins.

¹⁰⁹ Léon Robichaud fait un constat similaire pour le district de Montréal : la construction de chemins locaux pose rarement problème puisque le grand voyer ne fait que sanctionner une initiative locale. Léon Robichaud, *Op. cit.*, p. 76-77.

colonisation et de connexion. La progression des voies, quoique disparate, va de pair avec une évolution de la notion de voie publique et de droit de voirie, tant dans les consciences que dans les usages. Les exigences augmentent graduellement, à mesure de du développement des localités et de l'usage des voies publiques : à la revendication du droit de libre passage s'adjoint la recherche de l'infrastructure commode et sécuritaire. Examinons cela de plus près.

5.3.1 La concomitance des impératifs de colonisation et de connexion

Au fil des ans, les infrastructures publiques gagnent l'intérieur des terres, pour permettre, d'une part, l'accès à de nouvelles concessions et, d'autre part, la liaison avec les plus anciens établissements et la voie d'eau. Entre 1790 et 1814, les chemins de front et les routes se multiplient, reflétant l'accroissement de la population, l'avancée de la colonisation et le progrès des établissements locaux. Les voies publiques importent davantage, mais nous sommes encore loin de la mutation décrite par Crowl pour la Virginie entre 1740 et 1780, où le district passe du statut de front pionnier à celui de communauté établie/organisée, passage, entre autres, marqué par l'établissement d'une cour de justice et par la formation de la ville d'Alexandria comme un important centre de commerce¹¹⁰. En territoire centricois, la transition commence à peine dans les paroisses riveraines/seigneuriales, où les villages s'organisent lentement et où les voies publiques soutiennent essentiellement le mouvement de colonisation.

¹¹⁰ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 41.

Les documents de voirie contiennent quelques indices révélateurs de la marche du peuplement et des transformations territoriales en cours. Prenons pour exemple la paroisse de Saint-Grégoire. En 1801, les tenanciers de la seconde concession du village Sainte-Marguerite signalent que l'agriculture augmente de jour en jour et qu'ils ont besoin d'un chemin de front et d'une route, afin de communiquer entre eux et d'accéder au chemin royal sis à la première concession¹¹¹. Deux ans plus tard, les résidants des seconde, troisième, quatrième et cinquième concessions des fiefs Godefroy et Roctaillade s'unissent pour demander une exemption de travaux, soutenant qu'ils commencent à peine à ouvrir leurs terres, qu'ils sont dans l'indigence et qu'ils sont déjà surchargés de pénibles travaux¹¹². En 1809, d'autres requérants demandent plutôt une exemption de travaux parce qu'ils s'estiment lésés d'être toujours astreints à des corvées dans la paroisse de Bécancour, de laquelle ils ne relèvent plus depuis la formation de la paroisse de Saint-Grégoire en 1803.

Le grand voyer intervient à de nouveaux endroits : le fief Courval et la rivière David, mais aussi dans de nouvelles rangées de concessions toujours plus loin de la voie d'eau. À l'intérieur même des localités, les nombreuses mentions de terres récemment concédées de même que les rares références à des terres abandonnées témoignent de l'avancée, mais aussi du recul du peuplement. Pour accéder aux seigneuries de l'arrière-pays, les pionniers aménagent souvent des sentiers ou des chemins primitifs, mais

¹¹¹ 17 février 1801, « No 1 Requête des habitans de la 2e concession du village Ste. Marguerite », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.11.

¹¹² 8 juin 1803, « Requête habitants 2^e 3^e 4^e 5^e concessions fiefs Godefroy et Roctaillade, en la nouvelle paroisse de Saint-Grégoire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.21.

réclament leur verbalisation aussitôt que les occupants sont assez nombreux pour suffire aux travaux de construction et d'entretien. En fait, plus encore que pour les premières concessions, la voie publique est une nécessité pour la communication, car sans chemin, aucune garantie de passage, à moins d'entente de gré à gré. De l'avis du seigneur de Courval, Louis Gouin, le manque de chemin sur les terres concédées constitue un empêchement au développement de sa seigneurie.

Les résidants des Cantons de l'Est partagent cet avis. Installés en bordure de la rivière Saint-François depuis 1803, les pionniers des cantons de Wendover et Simpson se plaignent, en 1812, de l'absence de voie établie légalement¹¹³. Comme ailleurs dans la contrée, des sentiers longent certainement les principaux cours d'eau, notamment là où il existe des établissements, mais ces sentiers ne suffisent plus et la rivière Saint-François demeure le principal moyen de communication, malgré les divers inconvénients qu'on y rencontre, entre autres, les rapides et les chutes¹¹⁴. Une voie terrestre officielle, tout en facilitant les communications locales, permettrait d'atteindre les différents marchés établis sur le fleuve Saint-Laurent, avec lesquels les cultivateurs ont tissé des liens commerciaux pour écouler leurs produits. Signalons que lorsque le conflit anglo-américain éclatera, le gouverneur demandera toutefois l'ajournement du projet, afin de préserver un vacuum entre les établissements seigneuriaux et la frontière américaine¹¹⁵.

¹¹³ 17 février 1812, « Correspondance : No 12 & 13 petition for a new road through the townships of Wendover and Simpson... », *Op. cit.*

¹¹⁴ Jules Martel, *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. M.A. (Histoire), Ottawa, Université d'Ottawa, 1960, p. 59 à 62, en décrit le parcours.

¹¹⁵ Pour plus d'informations à ce propos, voir 11 juin 1814, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton [regarding the petition of Henry Cull and Jesse Penoyer, and policy relative to roads along boundaries of districts and provinces] », *Op. cit.*

C'est donc dire que les voies cantonales demeureront inachevées, précaires et hasardeuses jusqu'en 1814-1815, au moment où l'amélioration des communications intérieures reviendra à l'ordre du jour.

Que ce soit en territoire seigneurial ou dans les cantons, l'impératif de connexion aux chemins royaux existants et à la voie d'eau pour accéder aux marchés urbains et sortir des concessions prend de l'importance, sans toutefois éclipser les besoins de colonisation. Les demandes pour des voies terrestres plus étendues, notamment des cantons aux établissements seigneuriaux, se multiplient pour pallier les faiblesses du transport par voie d'eau, qui façonne le tracé des chemins mais qui prédomine encore dans les longs déplacements. À l'exemple de ce qui se fait dans la province comme ailleurs¹¹⁶, l'on projette même la formation d'une compagnie de « chemin de barrière » pour favoriser l'ouverture et l'entretien d'un long tronçon routier de Shipton vers Trois-Rivières. Mais, l'on abandonne rapidement cette idée, parce que la barrière ne pourrait produire assez de revenus pour défrayer la mise de fond et les dépenses d'entretien¹¹⁷. Quoique les projets routiers ne manquent pas, l'impératif de circulation tarde à s'imposer, car la plupart des déplacements importants s'effectuent par voie d'eau. On demande bien sûr la verbalisation de tronçons appartenant au chemin royal Québec-Montréal mais, concrètement, la circulation est-ouest, d'une extrémité à l'autre du

¹¹⁶ À partir de 1805, diverses requêtes sont présentées à la Chambre d'assemblée bas-canadienne pour l'établissement de compagnie de chemin à barrière. Par exemple concernant le chemin de Montréal à Lachine, voir *JALBC*, Québec, John Neilson, 1805, p. 99-100 et 131-137. Pour la Virginie, voir Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 72-137.

¹¹⁷ C'est ce qui ressort des propos de William B. Felton concernant la possibilité d'implanter des « chemins de barrière » dans certaines parties des *townships*. 5 février 1818, « Témoignage de William B. Felton, résidant du township d'Ascot témoignant devant le Comité sur les Rapports des Commissaires pour les Communications Intérieures », *JALBC*. Appendice M, 30 mars 1818.

district, paraît très limitée, et l'infrastructure s'apparente encore à une succession de chemins aboutés.

5.3.2 La répartition spatiale des voies publiques centricoises, 1791-1814

Pour le géographe Andrew F. Burghardt qui s'est intéressé à l'évolution du réseau routier de la péninsule du Niagara, les années 1790-1810 correspondraient à la phase de la prise de possession du territoire et à l'expansion du réseau primitif qui s'organise autour des voies navigables et des artères principales, auxquels se greffent des chemins locaux d'accès¹¹⁸. Nous observons un phénomène similaire dans la région centricoise, où les voies publiques se multiplient au rythme de la verbalisation de chemins usités et du marquage de nouvelles voies. Mais, cette implantation, loin d'être uniforme dans l'espace et dans le temps, touche davantage les chemins de front et les routes que les chemins de moulin.

En effet, durant tout le XVIII^e siècle, aucun chemin banal n'est réalisé en territoire centricois. Il y a bien une tentative au fief Lussaudière (paroisse Saint-François) en 1786, mais elle échoue en 1787, lorsque le procès-verbal est infirmé à la suite de l'opposition de plusieurs habitants à son homologation (voir le chapitre 3, page 155). Cette absence s'explique par le fait que les chemins royaux cumulent les fonctions et conduisent aussi au moulin seigneurial. Il faut donc attendre le début du XIX^e siècle pour que des chemins de moulin soient établis, l'un à Saint-Pierre-les-Becquets en 1801,

¹¹⁸ Andrew F. Burghardt, « The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851 », *Annals of the Association of American Geographers*. 59, 3 (September 1969), p. 425-427.

l'autre au fief Courval en 1805 et le dernier à Nicolet en 1810¹¹⁹. Dans les deux premiers cas, les seigneurs soutiennent qu'il est nécessaire d'établir une voie publique pour mener du chemin de Roi à leur nouveau moulin banal. Dans le troisième cas, le seigneur réagit plutôt à la criée publique commandée par Jean Baptiste Provancher dit Vilbrun, père, qui défend dorénavant à quiconque de passer sur sa terre, à l'endroit qu'il avait pourtant lui-même tracé pour se rendre au moulin¹²⁰.

Ces nouveaux chemins mènent à des moulins aménagés en bordure de chutes ou de cours d'eau importants, et desservent le voisinage immédiat et les nombreux habitants « sujets à la banalité du moulin ». La situation centricoise diffère radicalement du contexte virginien, où Crowl constate que la culture des grains gagne en importance à la fin du XVIII^e siècle et se répercute sur le réseau routier¹²¹. Les moulins à grains commerciaux, d'ailleurs de plus en plus nombreux au début du XIX^e siècle, se bâtissent près des intersections routières, et nécessitent alors des voies publiques capables de supporter le transport de lourdes charges de grains, de farine et d'autres produits agricoles sur une longue distance jusqu'au moulin, puis jusqu'au marché¹²². Nulle trace de l'implantation de ce genre de chemin en territoire centricois, où les infrastructures aménagées correspondent plutôt à des chemins de front et à des routes à vocation locale.

¹¹⁹ 22 septembre 1801, P.V. du chemin conduisant du chemin royal de front de la paroisse jusqu'au moulin banal des fiefs et seigneurie de St. Pierre les Becquets, 20 juin 1805, « Procès-verbal du grand voyer fixant un chemin dans le fief Courval... », *Op. cit.* et 1810 P.V. pour ouvrir un chemin banal pour conduire au moulin du seigneur, situé sur la branche du Nord de la Rivière Nicolet.

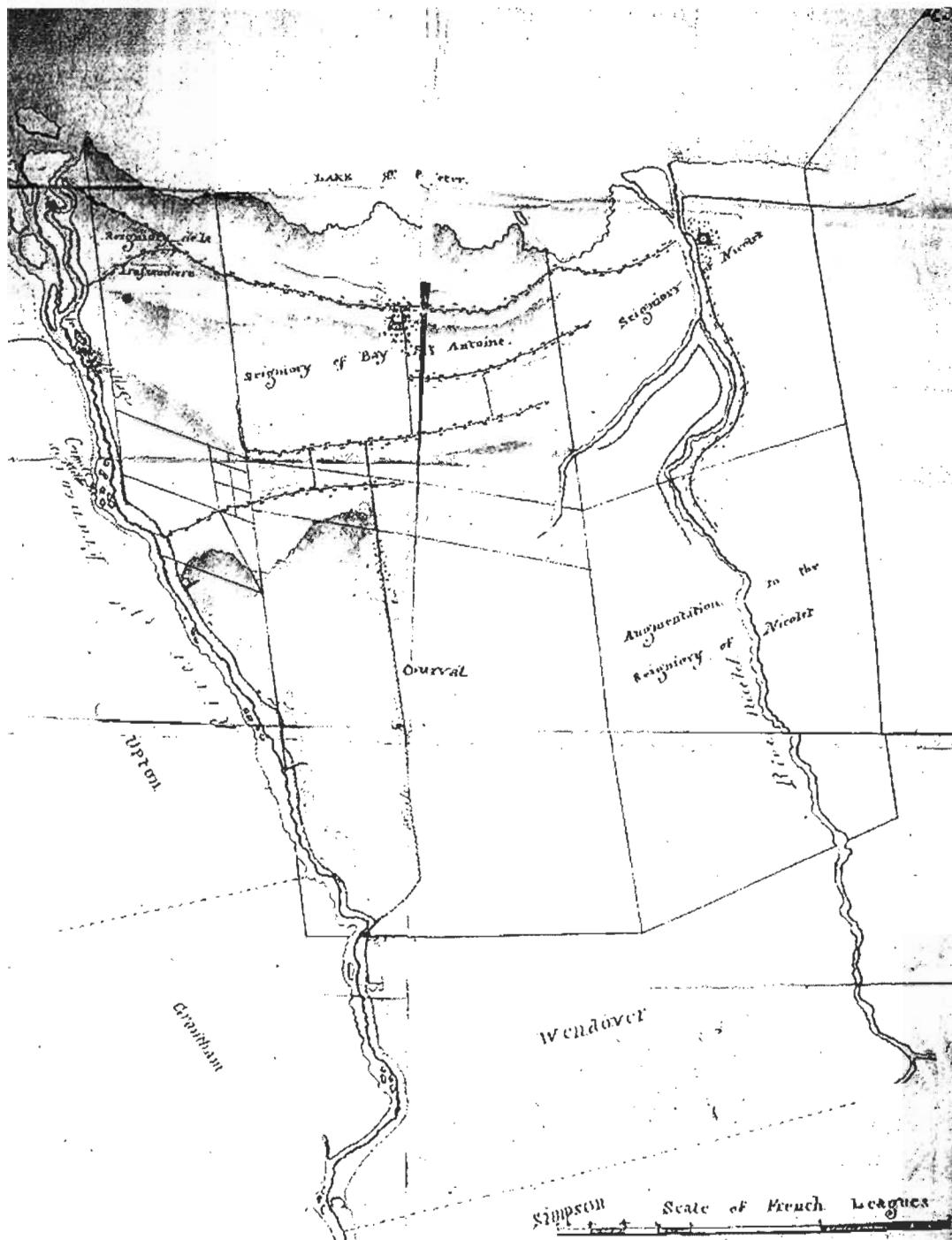
¹²⁰ 28 juin 1810, « Requête de Pierre-Michel Cressé, seigneur de Nicolet », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.19.

¹²¹ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 46.

¹²² *Ibid*, p. 130-131

Cependant, l'établissement de ces infrastructures varie d'une localité à l'autre selon le degré de développement, selon la condition des infrastructures existantes et selon les demandes formulées par les populations. Ainsi, le grand voyer intervient à 13 reprises à Saint-Pierre-les-Becquets, et respectivement à 9 et 8 reprises à Gentilly et à Saint-François, où aucun chemin n'avait été implanté entre 1760 et 1790, créant alors un écart entre les voies existantes et les exigences de déplacement. À certains moments, les interventions se concentrent en quelques paroisses. Par exemple, en 1801, le grand voyer réalise 6 de ses 9 opérations de voirie dans la future paroisse de Saint-Grégoire, qui connaît alors une progression fulgurante. En revanche, il intervient peu à La Baie, où les infrastructures couvrent adéquatement le territoire, comme l'illustre la figure 5.2. Même chose à Bécancour où les requérants demandent souvent des changements de tracé ou la verbalisation de chemins usuels pour en améliorer la condition.

FIGURE 5.2
Plan figuratif de William Sax en 1815



Source : 25 août 1815, « Figurative Plan of the Seigniory of Bay St. Antoine, Courval, and the Country adjacent, showing the River St. Franois to the Township of Grantham inclusive, and the different roads & settlements », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 5.31.

De fait, les voies publiques sont organisées sur une base locale pour accéder aux terres à concéder, pour lier les concessionnaires entre eux ainsi qu'aux trois pôles de la vie locale : la voie d'eau, l'église et le moulin. Au début du XIX^e siècle, on aménage toutefois quelques chemins qui unissent des seigneuries ou des fiefs voisins. Ainsi, en 1802-1803, un chemin traverse le front de la seconde rangée de concession, allant des terres non concédées dans Gentilly, puis à travers Saint-Pierre-les-Becquets, jusqu'à la ligne seigneuriale de Deschaillons. Nous constatons aussi qu'en 1808, des chemins parcourent le front de chacune des cinq rangées de concession des fiefs Godefroy et Roctaillade. Établie d'une extrémité à l'autre des fiefs, la voie relie les habitants de la nouvelle paroisse de Saint-Grégoire, et ne vise pas à communiquer avec des chemins verbalisés dans les paroisses adjacentes, puisqu'il n'y en a aucun, ni dans Bécancour ni dans Nicolet. Il existe donc peu d'axe longitudinal traversant plusieurs paroisses, excepté le grand chemin royal Québec-Montréal, dont l'existence officieuse remonte au milieu du XVIII^e siècle.

Plusieurs longs tronçons du grand chemin s'institutionnalisent entre 1792 et 1803. Pour ce chemin, comme pour les autres, le grand voyer procède à la demande des populations locales, donc nulle trace d'ingérence du gouvernement colonial pour initier la réalisation, ou plutôt l'officialisation, de cette voie qui traverse les diverses localités de la région. Ivanhoé Caron, dans son historique de voirie de la province de Québec, avance que la coupure existant entre Gentilly et Nicolet disparaît entre 1792 et 1798, permettant dorénavant de traverser directement de Saint-Pierre-les-Becquets à la Baie-

du-Febvre¹²³. Or, l'analyse des documents de voirie indique qu'il y a quelques interventions de voirie, en 1792 et 1793, à Gentilly et Bécancour, mais que l'essentiel des verbalisations s'opère plutôt en 1799, et que la section sillonnant les fiefs Dutord et Cournoyer sera seulement officialisée en 1801. Le grand voyer complètera le tracé du grand chemin, en 1803, avec la verbalisation d'un segment, à l'extrême ouest du district, dans Yamaska, soit de la ligne seigneuriale de Saint-François à celle de Sorel, couronnant alors son existence sur papier. À l'évidence, le chemin de long cours s'officialise par phases successives, au fil du temps et à mesure que le besoin s'en fait sentir, souvent à cause de son mauvais état et du refus des corvéables d'y travailler sans contrainte légale. Les parties intéressées réclameront alors la jonction des segments de chemins royaux les uns aux autres, de rivière en rivière, et d'une limite seigneuriale à une autre à travers les premières concessions du district¹²⁴.

Comme les rivières constituent des points de rupture importants pour un tracé est-ouest, les premiers tracés des cantons s'organisent, de préférence, suivant l'axe nord-sud. Jusqu'en 1814, il y existe très peu de voies terrestres officielles. Les Loyalistes ouvrent bien quelques tronçons de Saint-Armand à Farnham, puis de Stanstead, Ascot (Sherbrooke) à Shipton le long de la rivière Saint-François¹²⁵. Mais, aucune route ne les relie à Québec jusqu'à ce que le gouverneur Craig décide de leur aménager une

¹²³ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie de la province de Québec (suite) », *BRH*. 39, 5 (mai 1933), p. 294. Par contre, Caron semble se fier uniquement à la date de rédaction des procès-verbaux, sans prendre en considération leur homologation (plusieurs procès-verbaux réglant le grand chemin royal en 1798 ne seront pas entérinés).

¹²⁴ Entre 1791 et 1814, le grand chemin Québec-Montréal fera aussi l'objet de quelques modifications mineures, alors que de courtes sections de la voie seront déplacées pour en améliorer l'état et le tracé.

¹²⁵ Ivanhoë Caron, « Historique de la voirie... », *BRH*. 39, 6 (juin 1933), p. 365.

communication de Québec à Shipton, en 1810¹²⁶. Ce chemin, de même que la voie tracée par le grand voyer du district de Montréal à travers les cantons, influence les projets de chemins de communication ébauchés pour la région étudiée dans les années subséquentes¹²⁷.

Au début des années 1810, plusieurs démarches visent à implanter une voie publique dans les cantons centricois, qui constitue un espace transitoire de communication entre les établissements seigneuriaux et les cantons établis sur la rivière Saint-François. Estimant que le marché naturel des produits de ces cantons est Nicolet et Trois-Rivières, le marchand nicolétain, Joseph Carmel entreprend même l'ouverture à ses propres frais, d'un chemin menant de l'Île à la Fourche (Nicolet) vers la Longue-Pointe dans Kingsey, mais les moyens lui manquent pour ouvrir la voie à travers les cantons de Wendover et de Simpson¹²⁸. Il requiert alors une aide gouvernementale pour la compléter. Malgré le fait que les résidants des *townships*, le grand voyer et même le gouvernement se rallient au projet, le changement de conjoncture coloniale incite le gouverneur à freiner la réalisation du projet pour maintenir intentionnellement un vide jusqu'à la frontière américaine. Par conséquent, plusieurs chemins des cantons ne

¹²⁶ Pour des informations sur le chemin Craig, voir *ibid*, p. 366-370 et Jules Martel, *Op. cit.*, p. 110-147.

¹²⁷ Comme la voie projetée se matérialise seulement en 1815, nous analyserons seulement le tracé dans le prochain chapitre. Voir Jules Martel, *Op. cit.*, p. 166-191 pour les voies tracées vers Montréal.

¹²⁸ 28 janvier 1812, « Petition of Joseph Carmel for the opening of a road from Long Point in the township of Kingsey... », *Op. cit.*

possèdent ni point de départ ni point d'arrivée précis, tel que le constate John Antrobus en 1814¹²⁹.

Toutes les infrastructures implantées sur le territoire centricois s'articulent encore autour de l'axe du grand chemin royal, organisé le long du fleuve Saint-Laurent à la première concession de chaque fief ou seigneurie. Les chemins de front et les routes agissent en quelque sorte comme substitut de la voie d'eau pour drainer la circulation vers le chemin royal mais surtout vers le fleuve, qui demeure encore le principal moyen de communication. Le réseau primitif affiche des similitudes avec le bassin de drainage d'un cours d'eau, à l'exception que la circulation s'y fait à double sens, d'une part, vers les lieux communs et, d'autre part, vers les terres à concéder et à exploiter. Aux chemins publics se rattachent souvent des passages officieux menant vers le front pionnier. Mais, ces voies deviennent rapidement inefficaces si leur état se dégrade, ou encore si les riverains les encombrent ou les ferment carrément, d'où l'importance de réglementer le passage.

5.3.3 Primaute de la commodité et de la sécurité du passage

La loi de voirie de 1796 amoindrit le pouvoir discrétionnaire du grand voyer et des autorités coloniales, donnant préséance à l'aspect juridique sur la coutume. Certains habitants profitent même de cette transition pour se désister de leurs engagements traditionnels, prétextant ne pas y être tenus légalement. C'est pourquoi plusieurs

¹²⁹ 11 juin 1814, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton [regarding the petition of Henry Cull and Jesse Pennoyer, and policy relative to roads along boundaries of districts and provinces] », *Op. cit.*

intéressés vont requérir l'intervention du grand voyer pour officialiser les voies existantes ou projetées, afin de bénéficier d'un pouvoir d'action sur un espace régi par le droit public, dont le procès-verbal garantira l'existence et la conservation d'un passage libre, commode et sécuritaire.

Progressivement, la notion de droit public imprègne les consciences et les usages. Entre 1794 et 1814, les requêtes nous informent que plusieurs intéressés réclament leur lieu de passage, ouvert à tous et en tout temps, le présentant comme une nécessité. En 1798, les habitants de Saint-Pierre-les-Becquets requièrent l'établissement d'une route passant sur la terre d'Antoine Petit, « pour leur en assurer authentiquement la propriété à perpétuité¹³⁰ » et pour leur permettre un « libre passage » du village jusqu'au fleuve. En 1801, les tenanciers de la seconde concession de Sainte-Marguerite ne savent, pour ainsi dire, où passer puisqu'ils n'ont aucun procès-verbal du chemin qui traverse le front de leur ferme et qu'ils n'ont aucune route de descente pour se rendre au chemin royal¹³¹. D'autres individus intercèdent également auprès du grand voyer pour conserver leur droit de passage sur des chemins officieux ou privés qu'ils fréquentent déjà¹³². Les populations locales semblent donc conscientes des enjeux sous-jacents à la verbalisation de la voie publique, qui leur octroie le droit de passer et de repasser, à leur guise, en un endroit précis. On peut toutefois se questionner quant au respect du tracé de

¹³⁰ 6 août 1798, « Petition habitants de St. Pierre les Becquets, line between Antoine Petit & widow ! [who] belong to Petit », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 6.26.

¹³¹ 17 février 1801, « Requête des habitans de la 2e concession du village Ste. Marguerite », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.11.

¹³² Par exemple, 28 juin 1810, « Requête de Pierre-Michel Cressé, seigneur de Nicolet », *Op. cit.* et 31 mars 1812, « Requête de Thomas Maclure et autres tendante à changer le nouveau chemin depuis chez Felix Hebert jusques chez Antoine Paul », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.24.

la voie, puisqu'en 1800, Pierre Mondou se plaint que plusieurs habitants de Yamaska ont rompu les clôtures du chemin traversant sa terre, afin d'abréger la voie qui conduit au moulin¹³³.

La liberté du passage demeure encore, de toute évidence, une préoccupation centrale. En 1793, John Antrobus se rend à Bécancour pour examiner un grief occasionné par Charles Amel fils, qui a fermé le chemin du roi conduisant vers la ville des Trois Rivières¹³⁴. Trouvant la plainte fondée, Antrobus ordonne que le chemin soit immédiatement ouvert et qu'il continue au même endroit où il passait. À d'autres endroits, les requérants sollicitent plutôt une action du grand voyer pour verbaliser un chemin usité qui demeure en mauvais état, pour ordonner des réparations à la voie, ou encore pour déplacer des sections fréquemment inondées par les eaux, tout cela afin de faciliter le passage et d'éviter qu'il ne soit entravé.

La proscription à l'effet d'empiéter ou d'embarrasser, d'une quelque façon, la voie publique subsiste dans les règlements de voirie, bien que les procès-verbaux n'en fassent aucune mention¹³⁵. Même chose pour la défense de laisser vaguer des animaux dans un grand chemin¹³⁶. L'interdiction s'applique, non seulement aux chevaux et aux

¹³³ Mars 1800, « Petition of Pierre Mondou [habitant de Yamaska] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.29.

¹³⁴ 28 juillet 1793, « P.V. d'une route dans la paroisse de Bécancour passant sur la terre de Chas. Amel fils », *Op. cit.*

¹³⁵ En plus de débourser une amende de cinq shillings par contravention, chaque personne fautive devra retirer immédiatement et à ses frais l'anticipation, l'embarras ou l'incommode obstruant la voie publique. Article 21 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 218.

¹³⁶ Se référer aux articles 36 et 37 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 230-232.

cochons comme mentionné en 1777, mais aussi aux taureaux, aux vaches et aux chèvres. De fait, les officiers de voirie pourront saisir tous les animaux errants dans un chemin enclos des deux côtés et les détiendront jusqu'à ce que le propriétaire verse deux shillings et six deniers par animal saisi, et qu'il défraie la somme d'un shilling par jour pour sa garde¹³⁷. Nous ne pouvons juger de l'application des règlements, puisque nous n'en retrouvons aucune mention dans les registres de voirie¹³⁸. Présumons simplement que les officiers locaux disposent d'un pouvoir d'intervention qu'ils utilisent probablement si le problème est trop criant et récurrent.

L'incommode ou l'insécurité de la voie publique résulte aussi parfois du mauvais état ou de la configuration du passage. Ainsi, en 1797, le grand chemin au sud-ouest de la rivière Bécancour devra être haussé avec de la terre, du « gravois » et de la pierre pour le rendre plus solide, mais aussi pour le rendre sauf de danger pour les passants en toutes les saisons de l'année¹³⁹. À la rivière David, en 1811, l'abondance d'eau le printemps et l'automne, et lors des fortes pluies, oblige les habitants d'Yamaska à aller chercher des bacs au loin pour la traverser¹⁴⁰. Apparemment, la définition d'un passage commode varie selon le contexte. Par exemple, en 1812, le grand voyer suggère que, dans les endroits boisés, les corvéables débarrassent le centre de la voie des arbres,

¹³⁷ Les animaux saisis pourront même faire l'objet d'une vente publique s'ils ne sont pas réclamés après trois semaines de détention. Articles 36 et 37 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 230-232.

¹³⁸ La consultation des registres judiciaires nous permettrait peut-être de déterminer si les règlements sont appliqués ou non. Comme ce n'est pas l'objet central de notre étude, nous ne pousserons pas plus loin notre investigation.

¹³⁹ 30 juin 1797, « Procès-verbal no 13 pour le grand chemin le long de la rivière St. Laurens situé au Sud Ouest de la rivière Bécancour », ANQTR, Fonds Grand voyer, pièce détachée 1.7.

¹⁴⁰ 29 juin 1811, « D Requête no 2 des habitants du grand Maska pour un pont sur la Rivière David », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.3.

des racines et des autres obstructions sur une largeur de 8 pieds, tandis que sur les terres déboisées, ils nivèlent la voie sur 16 pieds pour que l'on puisse y passer facilement et en sécurité avec une voiture¹⁴¹.

Dans le souci d'assurer la sécurité publique, les règlements de voirie recommandent l'abaissement des fortes déclivités et le déplacement des voies sises trop près des gouffres. Ils prévoient également l'installation de garde-corps en bordure des côtes escarpées et partout où cela sera jugé nécessaire pour prévenir les accidents¹⁴². Le grand voyer en ordonne donc à proximité de rivières, de précipices ou de marais, ou encore « en tout endroit de péril et de virage ». Ces mesures prouvent que l'on se soucie davantage de la facilité et de la sécurité du passage. Bref, les exigences changent. Dorénavant, on réclame davantage qu'un simple lieu de passage, on veut un chemin praticable, en bon état et bien entretenu. Mais, qu'en est-il dans les faits ?

5.3.4 Circulation, condition et fréquentation des chemins centricois

S'il est clair que les infrastructures offrant un passage libre et commode augmentent progressivement en territoire centricois, il s'avère plus difficile d'évaluer les comportements routiers, l'état des voies et leur fréquentation concrète, à partir des quelques bribes d'informations dispersées dans les documents de voirie. Cela étant, nous pouvons tout de même poser quelques constats. Tout d'abord, il semble qu'à l'extérieur

¹⁴¹ 12 juin 1812, « No 1 Proces Verbal of the Grand Voyer for a highway in the township of Kingsey » et « No 12 Proces verbal for a king highway in the township of Wendover », *Op. cit.*

¹⁴² Treizième article de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 212.

des villes, peu de règlements dictent les conduites des usagers de la voie publique. En fait, seul le dix-septième article de la loi de 1796 proscrit le trot ou le galop sur un pont public excédant 20 pieds de longueur, sous peine de 5 shillings d'amende par contravention, vraisemblablement pour des raisons de sécurité¹⁴³. À l'évidence, on priorise l'implantation de la voie publique, et surtout la codification de sa réalisation et de sa préservation. Même les usagers se préoccupent davantage de la commodité du passage que des habitudes de déplacement des autres utilisateurs.

C'est pourquoi les procès-verbaux traitent de la praticabilité du chemin, invoquant la réalisation d'un chemin où on est libre de passer en voiture d'hiver ou en charrette, ou encore où l'on peut passer en sécurité en toute saison de l'année. Même lors de la réalisation d'une infrastructure importante, le grand voyer ordonne l'aménagement d'un passage d'au moins une dizaine de pieds, mais sur toute la longueur du chemin projeté, qui s'élargira au fil des ans pour atteindre sa perfection. D'une étape à l'autre, la largeur de la voie progresse en lien avec les moyens de locomotion usités : d'un chemin de traîne à un chemin de charrette, puis au chemin public standard, « praticable pour y vaquer et y voiturer¹⁴⁴ ». La description du passage reflète ici l'évolution de la voie, mais aussi les attentes des usagers de la route.

Si, dans les années 1760-1790, les habitants se plaignaient rarement des chemins, l'absence de voie publique ou le mauvais état d'un chemin usité figurent parmi les

¹⁴³ Article 17 de la loi du 7 mai 1796, « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et pont dans cette Province, et pour d'autres effets », *Op. cit.*, p. 214-216.

¹⁴⁴ 20 juin 1805, « Procès-verbal du grand voyer fixant un chemin dans le fief Courval... », *Op. cit.*

principaux motifs de requêtes entre 1791 et 1814. Peu de documents témoignent toutefois de la condition matérielle des voies publiques centricoises. Car, même si les requérants déplorent souvent l'état des voies officieuses, ils décrivent rarement leur apparence. En fait, ils entrent dans les détails seulement lorsqu'ils sollicitent le déplacement d'une section du tracé public.

Les pétitionnaires résidants dans les Cantons de l'Est fournissent, de leur côté, des descriptions plus précises de l'état des chemins, vraisemblablement pour engager le gouvernement à leur octroyer l'aide qu'ils sollicitent. Ainsi, en 1806, deux propriétaires de terres dans le canton d'Hatley, Henry Cull et Ebenezer Hovey, constatent la condition déplorable des chemins existants dans les cantons : à l'été, ils sont impraticables pour les voitures (*wheel carriages*) et, à l'hiver, le passage se révèle très pénible et même dangereux à plusieurs endroits¹⁴⁵. Il est même difficile de circuler sans porter atteinte à la propriété, voire à sa vie. C'est pourquoi, on réclame l'implantation de « bons chemins » conduisant directement aux marchés de la province, qui leur permettront aussi de communiquer entre eux. Mais, le climat (gel, neige, pluies du printemps et de l'automne) et l'usage des chemins publics peuvent détériorer les chemins autant que le défaut d'entretien.

En Virginie, les résidants utilisent plusieurs chemins, publics ou privés, pour parcourir de courtes distances entre des points spécifiques¹⁴⁶, ce qui semble être aussi le

¹⁴⁵ 16 juillet 1806, « No 36 Petition of Henry Cull & Ebenezer Hover for aid and encouragement for laying out a good road from that Township to William Henry », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier 1806.

¹⁴⁶ Heather K. Crowl, *Op. cit.*, p. 137.

cas en territoire centricois. Excepté le chemin de Roi, aucun chemin ne traverse la région d'un bout à l'autre. Les voies publiques s'apparentent en réalité, encore à cette époque, à un assemblage de segments, établis à l'échelon paroissial pour la fréquentation locale. Les chemins de front de chacun des rangs comportent au moins une route de descente conduisant d'un rang à l'autre. Les déplacements sont limités et l'itinéraire alternatif n'existe pas. Le cheminement se fait du chemin de front, vers la route pour descendre au chemin royal et à la voie d'eau, qui assurent les communications supra-locales.

Conscients des potentialités de déplacement offertes par la voie publique, les habitants en jouissent-ils pleinement pour autant ? En l'absence de témoignages, il est malaisé de documenter l'usage quotidien des chemins. De fait, la fréquentation diffère certainement selon les saisons, selon le niveau de développement de la localité, le type de voie empruntée et son emplacement sur le territoire : à la première rangée de concessions, en bordure du fleuve ou près d'une traverse, etc. Conjoncture particulière, à La Baie en 1804, l'état lamentable de la voie porte préjudice à ceux qui transportent les matériaux nécessaires à la construction de l'église¹⁴⁷. Supposons que cette utilisation plus extensive ne contribuera pas à en améliorer la condition. Car, si elle justifie la verbalisation d'un chemin, elle entraînera du même coup une augmentation de la fréquentation et contribuera à la détérioration de la voie, ou du moins, à en appesantir l'entretien.

¹⁴⁷ 21 mars 1804, « Procès-verbal au sujet des travaux déjà faits sur une route entre les terres de Joseph-Michel Martel et Louis Proulx, dans la paroisse de Saint-Antoine de la Baie-du-Febvre », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier A, p. 90.

À la fin du XVIII^e siècle, comme nous l'avons vu, le gouverneur et les conseillers interviennent peu dans l'administration de voirie. Le grand voyer se présente alors comme un gestionnaire autonome, dont les décisions sont désormais ratifiées par les juges de paix, à moins que le procès-verbal ne présente de « défaut de forme ». Tout laisse croire que la loi de voirie de 1796 laisse moins de place à la confusion et, donc, à la dérobade, afin de favoriser la réalisation des infrastructures routières, excepté dans les cantons où subsistent de nombreux obstacles. Nous remarquons que la plupart des requérants affichent, d'emblée, une prédisposition à s'en remettre aux décisions du grand voyer. Seulement quelques-uns persévèrent avec opiniâtreté dans leurs démarches pour faire valoir leur point de vue sur l'emplacement de la voie et sur le partage des travaux.

Par ailleurs, il ressort clairement que les travaux de voirie constituent déjà un enjeu majeur. La réalisation d'une infrastructure transforme le milieu environnant, mais bouleverse aussi la vie quotidienne des personnes intéressées qui se voient chargés d'ouvrages considérables, principalement déboiser, niveler, « fossoyer », clôturer, ponter et canaliser les eaux de ruissellement. Si l'ouverture constitue une charge importante, l'entretien accable davantage les corvéables, puisqu'il s'agit d'une obligation perpétuelle. Mais, nonobstant le poids qu'elle représente, la voie publique se révèle d'une absolue nécessité pour ceux qui souhaitent l'amélioration de l'agriculture et du commerce dans la colonie, pour les autres qui veulent assurer le développement de leurs propriétés, ou encore pour qui veut accéder facilement aux points de service locaux :

église, moulin, chemin royal, etc. Plusieurs de ces intéressés n'hésiteront pas à réclamer la verbalisation d'un chemin pour se garantir un passage libre, commode et sécuritaire.

Un défi demeure entier : l'implantation de voies de communication entre les cantons récemment établis et les seigneuries riveraines du fleuve. Nonobstant les nombreuses initiatives pour aménager de telles voies, cet espace demeure relativement isolé, les déplacements s'effectuant majoritairement par voie d'eau. Malgré tout, John Antrobus garde espoir, présumant qu'une fois la paix rétablie avec les Américains, le gouverneur favorisera volontiers l'établissement de voies publiques dans les cantons pour encourager le *shipping interest* et le commerce¹⁴⁸. La fin de la guerre anglo-américaine inaugurerait-elle, comme l'escompte Antrobus, le début d'une ère de prospérité pour les chemins publics. C'est ce que nous verrons dans le prochain chapitre.

¹⁴⁸ 11 juin 1814, « Letter of John Antrobus to Edward B. Brenton [regarding the petition of Henry Cull and Jesse Pennoyer, and policy relative to roads along boundaries of districts and provinces] », *Op. cit.*

CHAPITRE 6

La primauté des voies publiques, 1815-1841

Les chemins publics entre circulation locale et circulation générale ?

À partir de 1815, l'amélioration des communications intérieures devient un sujet de prédilection. Le gouvernement se résout dès lors à investir des deniers publics pour la réalisation de voies de communication, perçues comme essentielles à l'amélioration de l'agriculture et du commerce, mais aussi comme une manifestation de la sollicitude de l'État à l'égard de chaque citoyen¹. Le phénomène n'est pas particulier au Bas-Canada, alors que la Société d'agriculture du district de Montréal recommande, en 1821, que le gouvernement améliore les lois de voirie pour remédier aux inconvénients existants et mettre « la Province en état de concourir avec les Pays voisins en aisance et en facilité de communication intérieure². » En fait, tous y trouvent leur intérêt : l'État pour établir son autorité sur le territoire (sécurité et organisation interne), les marchands pour faciliter leurs échanges commerciaux et les habitants pour accéder aux terres, se procurer les produits de première nécessité, et vaquer à leurs affaires temporelles et spirituelles.

Dans ce chapitre, nous verrons que les mesures mises en place pour améliorer les communications intérieures, principalement les octrois de fonds publics, ont des répercussions importantes dans la région centricoise. Nous vérifierons si l'arrivée des

¹ *JALBC*. Québec, John Neilson, 1812, p. 21.

² 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture pour le District de Montréal », *JALBC*. Appendice F, No 1.

nouveaux agents de voirie, les commissaires, dotés de moyens plus étendus, affectera les interventions et les pratiques des grands voyers. Nous porterons ensuite une attention toute spéciale à la répartition spatiale des voies publiques, notamment dans les cantons, où les nouveaux agents réaliseront la plupart de leurs interventions. Les nouvelles implantations atteindront-elles leurs objectifs et réduiront-elles, du moins en partie, l'écart qui subsiste entre les chemins établis dans les cantons et dans les seigneuries ? Avant d'aborder ces questions, nous tenterons de déterminer si les actions des commissaires entament, d'une façon ou d'une autre, le pouvoir imparti au grand voyer.

6.1 Des opérations de voirie usuelles, méthodiques et réglées : la suprématie du grand voyer ?

Loin de décliner avec l'adoption des lois pour l'amélioration des communications intérieures, les interventions du grand voyer s'intensifient à partir de 1815. Les déplacements sur requête se font encore plus fréquents qu'auparavant, et ce, bien que l'on critique ouvertement l'étendue des pouvoirs dévolus au grand voyer, voire en certain cas ses décisions. En fait, la verbalisation des voies de passage apparaît impérative et devient une pratique usuelle. Même les commissaires des communications intérieures devront recourir à l'autorité du grand voyer pour légaliser les chemins qu'ils aménageront, sans quoi les infrastructures en cause garderont le statut de chemin particulier, et leur entretien reposera sur le bon vouloir des propriétaires terriens adjacents.

6.1.1 Les grands voyers : des maîtres d'œuvre chevronnés et diligents ?

Entre 1815 et 1841, les interventions de voirie se font encore plus régulières qu'au tournant du siècle, alors que plusieurs titulaires se succèdent à la charge de grand voyer du district des Trois-Rivières. John Antrobus quittera son poste le 28 janvier 1820, après plus de 25 années de service, le plus long mandat détenu dans le district³. Edmund William Romer Antrobus, son fils mais aussi son adjoint depuis le 6 juillet 1819, occupera la charge jusqu'au mois de novembre 1826, alors qu'il deviendra grand voyer du district de Québec⁴. Pierre-Louis Panet exercera les fonctions jusqu'à la fin de l'année 1832, au moment où il est promu grand voyer du district de Montréal. Hugues Heney prendra alors le relais, le 7 décembre 1832, jusqu'à la suppression effective de la charge au mois d'août 1841. Signalons que l'identité du titulaire de la charge influe peu sur les interventions de voirie. La présence d'un député grand voyer peut, par contre, faire toute une différence.

Si le grand voyer du district des Trois-Rivières n'éprouvait pas le besoin de s'adjoindre un député dans les années 1790-1814, il en est tout autrement dans les années 1815-1841. John Antrobus fait lui-même appel à un parent, peut-être son fils, John Cochrane Antrobus, pour remplir l'office de député grand voyer en son absence, en 1816-1817. Or, le grand voyer désigne lui-même son député par commission,

³ Voir Pierre-Georges Roy, *BRH*. 37, 8 (août 1931), p. 452-456. Dans son article, Roy présente chacun des grands voyers en poste entre 1667 et 1842.

⁴ Virginia Ryerson Whitelaw, « Antrobus, Edmund William Romer », dans *DBC* électronique, vol. VIII : 1851-1860, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/fr/> ; Roger Barrette, « Panet, Pierre-Louis », dans *DBC* électronique, vol. IX : 1861-1870, à l'adresse :<http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=38760&query=panet> ; Jacques L'Heureux, « Heney, Hugues », dans *DBC* électronique, vol. VII : 1836-1850, disponible à l'adresse <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=37556&query=heney>

l'autorisant à exercer les fonctions de la charge, « avec tous les pouvoirs, droits et priviléges qui en dépendent⁵ », et ce, jusqu'à sa révocation. Les députés réalisent un certain nombre d'opérations de voirie ici et là sur le territoire, souvent sur l'ordre du grand voyer ou à titre d'intérimaire en son absence. Ils agissent même comme son procureur au soutien de procès-verbaux en Cour de sessions de quartier de la paix.

Nous avons constaté que les interventions des députés se révèlent discontinues dans l'espace et dans le temps. Par exemple, Charles Whitcher agira à titre de représentant du grand voyer dans les cantons et réalisera 13 procès-verbaux en 1822-1823, la plupart en lien les uns avec les autres. À la création du district inférieur de Saint-François, le 22 mars 1823, il deviendra shérif⁶, tout en préservant sa charge de député pour les parties toujours sous la responsabilité du grand voyer des Trois-Rivières. Par la suite, il interviendra seulement à Melbourne en 1829 et à Durham en 1835, rédigeant les procès-verbaux à son bureau de Sherbrooke. L'on peut croire que le grand voyer lui confie volontiers ses pouvoirs parce qu'il n'a ni le temps, ni le goût de se déplacer dans les cantons éloignés. En outre, d'autres députés, souvent des personnes résidant à proximité du lieu d'intervention, occuperont provisoirement la charge dans les cantons, et même dans les seigneuries, le temps de quelques opérations de voirie⁷.

⁵ Cet extrait est tiré du document du 16 août 1832, « Commission appointant Augustus David Bostwick député du grand voyer », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 2.74

⁶ Soulignons que le shérif est un officier chargé de différentes fonctions de police et de justice. Les informations concernant Charles Whitcher sont tirées de la biographie de William B. Felton, son beau-frère. Se référer à John I. Little, « Felton, William Bowman », *DBC électronique*, vol. VII : 1836-1850, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000. Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR>ShowBio.asp?BioId=37501&query=felton>

⁷ En 1826, John Bignell verbalise une voie dans les cantons d'Aston, de Wendover et de Simpson. En 1832, Auguste-David Botwick rédige un procès-verbal à La Baie, un autre à Gentilly, puis un dernier à

Les procès-verbaux l'attestent : les interventions de voirie demeure l'apanage du grand voyer, qui bénéficie encore d'une grande liberté d'action dans ses opérations, en autant qu'il se conforme aux procédures induites par la loi de voirie de 1796. Ainsi, sur réception d'une requête d'intervention, le grand voyer émet un ordre de transport sur les lieux et un avis pour la publication du document. Dans la plupart des cas (75/96), il assemble les parties intéressées dans les deux mois suivant la date de rédaction de la requête. Le délai s'avère cependant plus long en certaines occasions, par exemple lorsque la requête est rédigée tardivement à l'automne (en octobre, en novembre ou en décembre), alors que la saison est trop avancée pour procéder.

Se trouvant ordinairement dans la localité le jour anticipé, le grand voyer prend l'avis des intéressés, puis examine les lieux la journée même ou le lendemain, à moins qu'il ne reporte cette activité à cause du mauvais temps⁸. Afin d'accélérer les procédures, il rédige quelquefois le procès-verbal sur les lieux ou dans la localité voisine. Le reste du temps, il le réalise à son bureau des Trois-Rivières et, exceptionnellement, à son lieu de résidence, procédant généralement dans les deux mois suivants sa visite des lieux. Une fois le procès-verbal rédigé et publié, dans plus de 75 % des cas (74/98), il s'écoule d'un à deux mois entre le moment de la rédaction du document et sa prise en considération par les juges de paix. La plupart des

Saint-Pierre-les-Becquets. En 1834, Thomas Barron réalise trois procès-verbaux à la seigneurie Deguire ou rivière David. En 1839-1841, V. Guillet se rend à Wickham, à Bécancour, à Nicolet et à deux reprises à La Baie. En 1840, Jean-Baptiste Legendre (arpenteur) intervient dans des cantons qu'il connaît bien : Stanfold, Somerset et Arthabaska.

⁸ Par exemple, le 2 septembre 1816, « Procès-verbal qui fixe un chemin de front et une route dans le fief Deguire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 341 et le 1^{er} octobre 1818, « No 53 Procès verbal pour une route du long la ligne St. François jusqu'au chemin de front de la deuxième concession de la paroisse St. Antoine », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détaché 16.40.

infrastructures se verbalisent donc dans les six mois, et même dans les trois mois, ce qui apparaît encore plus expéditif que dans les années 1790-1814. Les délais de réalisation se prolongent cependant dans certains cas particuliers, notamment lorsque le grand voyer éprouve le besoin de se transporter à plusieurs reprises dans la localité avant de rendre sa décision finale ou lorsque les parties intéressées ne s'accordent pas du tout, ou encore lorsque la Cour reporte l'audition du procès-verbal au prochain terme.

Or, tel que le présente le tableau 6.1, le nombre de procès-verbaux réalisés varie beaucoup d'une année à l'autre. Le grand voyer prépare au moins trois procès-verbaux par an, excepté en 1824 où il en rédige qu'un seul et en 1833 où il n'en réalise aucun, vu le changement du titulaire de la charge, mais surtout vu la loi de 1832 qui autorise la passation des pouvoirs des grands voyers à des commissaires élus sur une base paroissiale⁹. Le reste du temps, le grand voyer produit entre trois et sept procès-verbaux par an. Il existe toutefois deux années exceptionnelles sous le règne d'Edmund Willam Romer Antrobus. En 1823, il rédige trois procès-verbaux, alors que son député Charles Whitcher, assigné aux cantons, en présente huit pour un total de 11. Trois ans plus tard, Antrobus produit lui-même une dizaine de procès-verbaux, dont seulement quelques-uns concernent les cantons. Le contexte local, les requêtes des habitants et à quelques reprises des commissaires des communications intérieures, d'après ce que nous avons pu constater, influencent grandement la production des documents de voirie.

⁹ 25 février 1832, « Acte pour amender un Acte passé dans la trente-sixième année du Règne de Sa Majesté le Roi George Trois, intitulé, « Acte pour faire, réparer et changer les Chemins et Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets », et pour faire de plus amples règlements concernant les Chemins et Ponts », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 2 Guillaume IV, chap. 44, p. 581-601. Cette loi a probablement causé de la confusion et une désorganisation momentanée. En l'absence de témoignage, nous ne pouvons toutefois juger de son application, et évaluer son impact réel sur la société coloniale.

TABLEAU 6.1
Évolution du nombre des procès-verbaux de voirie par année (1815 à 1841)

Année	Procès-verbaux	Année	Procès-verbaux	Année	Procès-verbaux
1815	7	1824	1	1833	0
1816	8	1825	3	1834	3
1817	4	1826	11	1835	4
1818	6	1827	4	1836	3
1819	3	1828	3	1837	4
1820	5	1829	6	1838	5
1821	3	1830	6	1839	6
1822	7	1831	4	1840	7
1823	12	1832	4	1841	5

Source : Informations tirées du fonds Grand Voyer (ANQTR).

Malgré tout, certains contemporains estimaient pour leur part que les moyens financiers des requérants pouvaient agir sur le nombre de requêtes, et par conséquent sur les opérations de voirie et le rythme d'implantation des voies publiques. Ainsi, William B. Felton explique, en 1823, que le chemin Craig n'est pas verbalisé en entier par un procès-verbal du grand voyer parce que les habitants établis le long du chemin ne l'ont pas requis, n'étant pas en état de payer les frais¹⁰. Car, en 1826, il en coûte £8 pour couvrir les frais de verbalisation d'une voie située entre cinq et dix lieues des Trois-Rivières, mais presque le double, £15, pour une intervention réalisée à une distance de

¹⁰ 17 février 1823, « Témoignage de William B. Felton », *JALBC*. Appendice Q.

plus de 30 lieues, ce qui n'inclut pas les frais pour la requête, pour le clerc de la paix et pour le jugement d'homologation¹¹. C'est pourquoi, les pionniers aménagent souvent des voies pour leur propre usage et demandent leur reconnaissance seulement quelques années plus tard, dès qu'ils ont les moyens d'en assumer tous les frais de verbalisation. Et, comme le grand voyer ne peut agir de sa propre initiative pour planter ou changer une voie publique, il doit attendre que les gens sollicitent son intervention, se retrouvant alors tributaire des volontés locales.

Cela étant, le grand voyer exerce sa pleine autorité sur les chemins déjà verbalisés, dont il examine la condition lors de sa tournée de visite annuelle. Il peut alors ordonner leur réparation immédiate et des réaménagements mineurs, telle l'installation de garde-corps et l'éloignement de la côte. Un rapport de visite annuelle, rédigé le 30 octobre 1836 par Hugues Heney, nous informe sommairement du déroulement des visites¹². En fait, Heney s'est successivement rendu à Saint-Grégoire, à Nicolet, à La Baie, puis à Saint-François, mais sa mauvaise santé l'a obligé à interrompre temporairement sa tournée. Plus tard, il passera par Bécancour, Gentilly et Saint-Pierre-les-Becquets, se déplaçant ensuite sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, de Sainte-Anne-de-la-Pérade vers la ville des Trois-Rivières. Apparemment, dans la portion sud, son circuit commence au centre du district, soit de la traverse de communication avec la ville des Trois-Rivières sise à proximité de la rivière Godefroy, vers l'ouest et la limite du district de Montréal, puis vers l'est et la limite du district de Québec. Cette tournée

¹¹ 19 juillet 1826, « Tarifs du grand voyer », ANQTR, Fonds Grand Goyer, cahier 6.

¹² 30 octobre 1836, « Visite annuelle des chemins par le grand voyer », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 10.53.

paraît pourtant avoir une incidence limitée sur les chemins publics centricois, puisque le grand voyer spécifie qu'il n'a rien remarqué d'assez important pour en faire « mention spéciale ».

La tournée de visite semble néanmoins assez importante pour que le Conseil spécial ordonne au grand voyer ou à ses députés de visiter les chemins deux fois par an, entre le 15 avril et le 1^{er} juin, et entre le 1^{er} octobre et le 15 novembre de chaque année¹³. Comme, de 1839 à 1841, les opérations de voirie se déroulent toutes en juillet, en août ou en septembre, nous pouvons conclure qu'elles se tiennent en dehors de la tournée d'inspection. C'est pourquoi, il nous faut maintenant porter notre attention sur une source plus loquace, à l'égard des interventions de voirie : les requêtes.

6.1.2 La multiplication des requêtes pour verbaliser les voies de passage

Si les procès-verbaux doublent pratiquement par rapport aux années 1791-1814, il est certain que les requêtes connaissent également une forte croissance. Car, comme nous l'avons vu, le grand voyer ne peut marquer, officialiser ou changer un chemin qu'à la demande des populations locales ou, plus rarement, des commissaires des communications intérieures. Il s'agit d'un principe de base, légitimé par le fait que la charge de la voie repose entièrement sur les parties intéressées, souvent les propriétaires de terrain adjacent. Même le gouvernement colonial, malgré le fait qu'il en ait le

¹³ Voir la quatrième section de la loi du 2 mars 1839, J. Colborne, « Ordonnance pour amender l'Acte passé dans la trente-sixième année du règne de George Trois, chapitre neuf, communément appelé l'Acte des Chemins », 2 Vict., chap. 7, p. 47.

pouvoir, n'intercède à aucun moment auprès du grand voyer pour le sommer d'établir une voie publique.

Alors que certaines requêtes n'occasionnent aucun procès-verbal, d'autres en engendrent plusieurs, notamment lorsque la pétition comprend divers objets ou lorsque la voie revendiquée traverse plusieurs cantons. Nous relevons toutefois que même les demandes rejetées font l'objet d'un procès-verbal, le grand voyer souhaitant certainement garder des traces écrites des raisons du refus, sans doute pour éviter que les demandes ne se réitèrent d'année en année, et aussi pour toucher ses honoraires¹⁴. Dans six cas sur dix, le grand voyer rejette seulement une partie de la requête, alors qu'à quatre occasions, il refuse carrément de répondre à la demande, parce qu'il existe déjà un chemin verbalisé jugé suffisant dans les environs.

À l'exemple des années 1791-1814, la plupart des demandes concernent l'aménagement (42) ou la verbalisation (45) de chemins de front et de routes. Dans la centaine de requêtes que nous avons retracées, l'argumentaire change peu. D'un côté, on réclame de nouvelles voies parce qu'il ne s'en trouve aucune dans la concession, parce que la distance à parcourir par le seul chemin existant est trop considérable, ou parce qu'il est nécessaire de continuer la voie existante vers les terres désormais concédées. On souhaite faire légaliser un chemin usité ou, du moins, entrepris sur un terrain réservé ou acquis par acte notarié, afin d'en régler les travaux d'entretien pour garantir sa praticabilité. Quelques autres requêtes touchent la répartition des travaux ou le

¹⁴ 29 mars 1817, « Proces Verbal no 44 rejecting the whole of the petition for changing the kings highway in the parish & seigniory of Gentilly... », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.20.

déplacement de la voie. Dans une dizaine de cas, les requérants souhaitent une nouvelle répartition des ouvrages ou encore une exemption complète, plaidant l'inutilité de la voie pour eux et la surcharge de travaux. Dans dix autres demandes, on sollicite le déplacement de tronçons, notamment du chemin royal, requérant du même coup l'abolition de la partie désormais inutile. Trois requêtes réclament même l'annulation de procès-verbaux antérieurs, soit pour rétablir l'ancien chemin jugé plus commode et moins onéreux, soit pour pallier les lacunes du procès-verbal existant.

Les requêtes trahissent une certaine urgence d'agir. Plusieurs pétitionnaires réclament effectivement que les chemins soient faits « au plus tôt » ou « aussi promptement que possible », insistant alors sur leur nécessité, leur utilité et leurs avantages, tant pour le public en général que pour les individus intéressés. La plupart du temps, on recourt à un notaire public ou à un procureur pour rédiger les documents juridiques, qui présentent une forme et un contenu similaires, où l'on s'adresse avec déférence et respect au grand voyer, le priant de bien vouloir intervenir dans la paroisse. Parfois, certains individus, dont des propriétaires de seigneurie et quelques officiers publics (juge de paix, arpenteur, sous-voyer) se présentent comme des porte-parole des habitants. Ainsi, le 18 juin 1816, Josias Wurtele, seigneur du fief Deguire ou rivière David, estime que ses censitaires paraissent tous désirer l'établissement des chemins réclamés, « en contemplation des avantages qui doivent leur en dériver¹⁵. »

¹⁵ 18 juin 1816, « Petition from Josias Wurtele for new roads in the seigneurie & fief of River David », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 5.68.

Les commissaires œuvrant pour l'amélioration des communications intérieures adressent également une dizaine de requêtes. Bien que la loi les autorise, depuis 1817, à requérir le transport et la visite du grand voyer pour fixer un chemin et en régler l'entretien, ils tardent à recourir à lui, peut-être parce qu'ils obtiennent facilement « le consentement volontaire des propriétaires¹⁶ ». En 1820, le commissaire Joseph Badeaux est le premier à présenter une requête au grand voyer, où il ne réclame pas la verbalisation du chemin sous sa responsabilité, mais plutôt l'ouverture d'une route qui reliera ce chemin au fronteau de la concession Pays Brûlé de la paroisse de Saint-Grégoire¹⁷. C'est seulement en 1822 que William Bowman Felton et Frederick George Heriot demanderont la reconnaissance de la voie qu'ils ont aménagée à travers plusieurs cantons, entre la seigneurie Courval et la ligne du district dans Hatley.

Si, la plupart du temps, la verbalisation du chemin demeure à la discrétion des commissaires, la loi de 1825 pour améliorer le chemin de communication entre Saint-Grégoire et Longue-Pointe dans Kingsey rend cette intervention obligatoire, voire préalable, sans quoi l'argent alloué ne pourra être employé¹⁸. Il s'agit d'une mesure visant à pourvoir à l'entretien de la voie et, ainsi, à s'assurer que l'investissement ne sera

¹⁶ La dixième section de la loi du 22 mars 1817 autorise les commissaires à requérir le transport et la visite du grand voyer pour verbaliser les voies, où ils ne pourraient obtenir l'assentiment des propriétaires des terres adjacentes. 22 mars 1817, « Acte pour pourvoir plus efficacement à améliorer les Communications intérieures dans la Province de Québec ». *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 57 Geo. III, chap. 13, p. 73.

¹⁷ 10 décembre 1820, « Procès-verbal qui établit un chemin au bout du fief Godefroy, lequel chemin descendra jusqu'au chemin de front de la concession du Pays-Brûlé, dans la paroisse de Saint-Grégoire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 6, p. 37.

¹⁸ Voir le second article de la loi du 22 mars 1825, « Acte pour affecter une somme d'Argent pour achever et améliorer le Chemin de Communication entre Saint Grégoire et Longue Pointe, dans le Township de Kingsey », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 29, p. 109-111.

pas fait en vain, comme cela s'est déjà produit dans le passé¹⁹. Les commissaires eux-mêmes se rendent compte des problèmes d'entretien posés par les premiers chemins aménagés sous leur supervision qui, une fois ouvert, tombent rapidement en désuétude, personne n'étant légalement tenu de les entretenir. Dès lors, les demandes de verbalisation de chemins projetés deviennent pratiques courantes. Les responsabilités des commissaires vont toutefois au-delà de ce simple rôle de requérant. Ils agissent directement sur le réseau routier primitif, réalisant leur propre intervention (qu'ils demeurent libres de faire reconnaître, ou non, par le grand voyer).

6.1.3 Les commissaires : des interventions sélectives et supplétives ?

Généralement, les commissaires des communications intérieures, nommés par le gouverneur, exercent leurs fonctions de façon tout à fait autonome par rapport au grand voyer. Parmi eux, nous retrouvons des propriétaires terriens importants, mais aussi des hommes politiques et des détenteurs de charges publiques (arpenteurs, juges de paix, capitaines de milice, etc.)²⁰. La plupart disposent d'une connaissance minimale des lieux : certains y résident, d'autres y possèdent des terres²¹. En fait, une vingtaine de commissaires oeuvrent à un moment ou à un autre à l'amélioration des communications

¹⁹ 17 février 1823, « Témoignage de William B. Welton », *Op. cit.* Dans son témoignage, Felton relève que tout est à refaire dans le chemin réalisé par Louis Picotte et Pierre Bureau, entre 1817 et 1819. Une controverse entoure toutefois la réception du chemin par les commissaires, dont fait partie Felton, qui jugent que le travail a été bâclé.

²⁰ L'examen des rapports administratifs des commissaires nous a permis d'identifier une vingtaine d'individus ayant œuvré en territoire centricois, mais nous ne possédons que de minces informations à leur égard. Comme nous l'avons déjà mentionné, le rôle de ces agents de l'administration demeure encore méconnu.

²¹ Aux dires de John Neilson, en 1828, il n'y a aucune régularité : quelques-uns résident dans les comtés, quelques-uns dans les villes, quelques-uns à Québec ou à Montréal. Voir 8 mai 1828, « Témoignage de John Neilson », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

intérieures du district, du comté ou d'une voie particulière. Responsables de la dépense des octrois publics, ils ne peuvent employer l'argent à leur guise, leurs procédés étant étroitement encadrés tant par l'État que par les lois de voirie en vigueur²².

Aussitôt commissionnés, les titulaires publient un avertissement, par lequel ils informent la population des jours et des lieux où ils entendront les renseignements relatifs aux voies de communication à réaliser dans leur district, puis visiteront les endroits proposés²³. Obtenant ainsi une connaissance du contexte local, ils présentent ensuite un rapport au gouverneur où ils identifient les chemins considérés essentiels. Ces procédés comportent quelques similitudes avec les procédures établies par la loi de voirie de 1796, soit l'avis public, la visite des lieux et, d'un côté, le rapport au gouverneur pour obtenir l'approbation de procéder, et de l'autre, le procès-verbal soutenu devant les juges de paix par le grand voyer. Une fois le projet approuvé, les commissaires peuvent procéder : soit ils contractent soit ils embauchent des journaliers pour réaliser la voie. Dans tous les cas, ils devront régulièrement rendre compte de leurs actions au gouverneur et aux chambres du Parlement.

Les commissaires concentrent leurs actions uniquement sur les voies qui ne peuvent voir le jour en vertu de la loi de 1796, en l'occurrence ici les voies des cantons vers les seigneuries (particulièrement le long de la rivière Saint-François et le chemin Craig vers Québec). Les lois de 1815 et 1817 accordent un montant global pour le

²² Les sections 7 et 8 de la loi du 25 mars 1815, « Acte pour améliorer les Communications intérieures dans la Province », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 55 Geo. III, chap. 8, p. 63-65.

²³ 15 février 1816, « Rapport de Thomas Coffin, Louis Gugy, Joseph Badeaux, commissaires pour l'amélioration des Communications intérieures, dans le district des Trois-Rivières », *JALBC*. Appendice H.

district, puis pour le comté, laissant le soin aux commissaires nommés de déterminer les voies à réaliser. Dans les années 1820, les allocations d'argent se font plutôt sur la base d'itinéraires. On restreint ainsi sciemment la liberté de choix des communications financées, afin de prévenir les irrégularités et les malversations survenues dans les années précédentes²⁴. De plus, cette façon de faire permet de contourner le problème relié à l'intervention au-delà de la frontière d'un district ou d'un comté. Il s'agit là d'un changement important, concordant avec une différenciation croissante des sphères publiques et privées. Ainsi, en 1817, le seigneur Josias Wurtele recommandait justement, en 1817, la nomination de grands propriétaires fonciers au poste de commissaires, les désignant explicitement comme les personnes les plus aptes à agir dans l'intérêt du pays puisqu'ils y trouveraient leur propre intérêt²⁵. Malgré tout, la répartition des octrois publics ne peut être équitable puisque les impératifs de communication varient selon les comtés, ce que confirmait le Comité pour s'enquérir des communications intérieures les plus essentielles en 1817²⁶.

Une fois l'argent octroyé, les commissaires se lancent promptement dans la réalisation des infrastructures. Prenons l'exemple du chemin de Drummondville à Sorel subventionné par la loi du 22 mars 1823, à la demande de deux pétitions, l'une datant de

²⁴ Certains commissaires, aussi propriétaires terriens dans les cantons, sont accusés d'avoir agi dans leur intérêt plutôt que pour l'avantage du public. Voir 8 mai, 1828, « Témoignage de John Neilson », *Op. cit.*

²⁵ « Such persons will have more regard to the interests of the country. It being at same time their own interest ». Mars 1817, « Letter from M. Jos. Wurtele relatives to the opening of new roads [and construction standard], to the Hon.ble John Irvine », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier janvier à juillet 1817.

²⁶ 4 février 1817, « Rapport du Comité pour s'enquérir des communications intérieures les plus essentielles et les plus pressantes », *JALBC*. Appendice G.

1819 et l'autre de 1822²⁷. À peine nommés en août 1823, les commissaires tiennent une assemblée à Sorel. Ils y prennent connaissance des informations locales et du rapport de l'arpenteur Donald Livingston, et reçoivent même une donation de £240 de John Richardson, propriétaire de plusieurs terres sises sur le tracé du chemin projeté²⁸. En octobre, après avis public, ils « vendent à rabais » chaque mile de chemin aux plus bas soumissionnaires, dont plusieurs habitants. À la fin décembre, les commissaires rapportent que quasiment tous les contractants ont réalisé un bon chemin d'hiver. Pourtant, il s'écoule un peu plus de deux ans avant que le chemin soit parachevé et qu'on requière sa verbalisation par le grand voyer. Du reste, les travaux ne s'arrêtent pas là. En 1829, le gouvernement alloue une nouvelle somme d'argent de £900 pour améliorer et compléter le chemin entre Drummondville et la Seigneurie Deguire, de façon à pouvoir le livrer aux intéressés pour qu'ils l'entretiennent selon le procès-verbal, ce qui est chose fait en octobre 1830²⁹. L'ampleur de la besogne à accomplir justifie la lenteur de la réalisation.

Mais, il arrive que les commissaires diffèrent d'opinion quant à la façon d'employer les subsides. Ainsi, Jean Langevin, commissaire pour ouvrir un chemin

²⁷ 16 avril 1819, « Memorial from the inhabitants of Wm Henry praying the road may be made [good] from the townships », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier avril à décembre 1819 ; 30 décembre 1822, « Requête des Habitans de Sorel, Drummondville, &c. », *JALBC*. Appendice L, No 6, 22 mars 1823. « Acte pour apprécier certaines Sommes d'Argent y mentionnées, pour ouvrir et réparer un Chemin de Drummondville à Sorel, et celui de Témiscouata, et pour autres fins », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 3 Geo. IV, chap. 4, p. 263-265.

²⁸ 14 février 1824, « Report of Commissioners for opening road from Drummondville », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier 1824.

²⁹ 14 mars 1829, « Acte pour affecter une Somme d'Argent pour améliorer et parachever le chemin partant de Drummondville et allant à la Seigneurie De Guire, et celui de Drummondville au Township de Brompton », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 19, p. 149.

depuis Gentilly à la rivière Bécancour dans Blandford, se prononce en faveur d'une ouverture sommaire des chemins pour en multiplier le nombre et l'étendue, surtout ceux qui mènent à des lieux inoccupés³⁰. De son côté, le commissaire chargé de l'ouverture de la voie de Drummondville à Brompton dans le canton de Melbourne, Daniel Thomas, juge plus efficace de concentrer l'argent sur quelques chemins d'utilité générale, comme cela s'est fait dernièrement, plutôt que d'ouvrir plusieurs chemins, qui, faute d'être bien confectionnés, deviendront impraticables après un an ou deux³¹. Les décisions des commissaires se répercutent donc sur l'aspect, la condition et la praticabilité des chemins sous leur responsabilité.

Les attributions publiques sont déterminées, non seulement par les lois et les décisions des commissaires mais également par les pétitions des habitants, plus nombreuses dans les années 1820. Ces pétitions, adressées au gouverneur, sont débattues et étudiées en chambre pour déterminer si un octroi public s'avère vraiment nécessaire. Les pétitionnaires se plaignent généralement que le chemin existant est inadéquat et dangereux, entre autres, parce qu'il est en mauvais état, qu'il implique un long détour ou qu'il oblige les utilisateurs à traverser plusieurs fois la rivière, au péril de leur vie. Le chemin projeté leur permettra de remplir facilement leur devoir de justice, mais surtout de voiturer leurs produits vers Sorel et Trois-Rivières. Comme on privilégie l'achèvement de chemin amorcé, certains requérants entreprendront même la réalisation de la voie à leurs frais, puis solliciteront une aide gouvernementale pour la parachever.

³⁰ 13 Février 1830, « Témoignage de Jean Langevin », *JALBC*. Appendice P.

³¹ 15 février 1830, « Témoignage de Daniel Thomas », *JALBC*. Appendice P.

Sans collaborer directement avec le grand voyer (excepté pour la verbalisation de chemins subventionnés), les commissaires prennent en compte les interventions de voirie déjà effectuées, cherchant à arrimer leur chemin aux infrastructures publiques existantes. Ils encouragent même l'amélioration de certains tronçons et la confection de voies alternatives. Leurs actions, tout de même assez nombreuses entre 1815 et 1835³², n'engendrent pas pour autant une multitude de voies de communication, puisque les octrois d'argent se concentrent sur quelques chemins aménagés le long des rivières Saint-François, Nicolet et Bécancour, entre les cantons et les établissements plus anciens. Les avis sont partagés quant à l'impact réel des interventions des commissaires et des octrois publics. John Ployart, commissaire pour la voie Drummondville-Sorel, estime pour sa part que l'argent a été dépensé avantageusement pour la province, sauf peut-être en ce qui concerne le chemin Craig³³. Nous croyons que la reconnaissance légale des infrastructures a pu agir sur leur portée et leur conservation, tout autant que les travaux eux-mêmes.

6.2 Grands voyer et commissaires : des pratiques divergentes et des infrastructures différencierées

Comme nous l'avons vu précédemment, le grand voyer jouit d'un pouvoir décisionnel relativement à l'expédition d'un chemin réclamé, au tracé de la voie, ainsi

³² Vers 1835, les octrois d'argent se tarissent et les commissaires en poste termineront simplement leur mandat. Les changements politiques induits par les Rébellions de 1837-1838 mettront un terme à leurs activités.

³³ 10 février 1830, « Témoignage de John Ployart », *JALBC*. Appendice P, 8 mars 1830. Malgré l'argent investi et les travaux réalisés, les pétitions et les témoignages déplorant l'impraticabilité du chemin Craig demeurent très nombreux.

qu'au partage et à l'exécution des travaux de voirie. En 1825, la loi encourage même la population locale à solliciter son intervention pour fixer les ouvrages à faire sur des chemins et des ponts qui n'ont jamais été verbalisés ou dont les procès-verbaux ont été perdus³⁴. En comparaison, les commissaires, agissant constamment sur l'ordre et l'approbation du gouverneur, jouissent d'une autorité beaucoup plus limitée. Bien que, de prime abord, ces administrations nous paraissent complètement distinctes, qu'en est-il dans les pratiques quotidiennes ? Soumis aux lois en vigueur, les deux agents du gouvernement adoptent-ils des moyens d'action divergents, notamment en ce qui concerne le marquage de la voie, le partage des travaux et la réalisation de l'infrastructure ? Leurs actions satisfont-elles les personnes intéressées ? Voilà quelquesunes des questions qui alimenteront notre réflexion.

6.2.1 Le bornage de la voie publique entre l'expérience et l'arpentage

Les procédés de marquage employés par le grand voyer demeurent analogues à ce qu'ils étaient dans la période précédente : utilisation des plaques aux arbres sur les terres boisées et recours aux piquets, aux jalons ou aux baguettes sur les terres défrichées pour marquer la direction du chemin, surtout lorsqu'il s'agit d'une continuation ou d'une déviation de tracé. Ce procédé semble d'ailleurs tellement usité que seulement une dizaine de procès-verbaux en font mention³⁵, alors que ceux-ci regorgent de références

³⁴ 22 mars 1825, « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », *Statuts Bas-Canada*. 5 Geo. IV, chap. 3, p. 23.

³⁵ Le grand voyer « dresse et marque dans le bois la continuation de la route chez les Forcier, Vanasse et Larivière par des plaques qu'il fait à différents arbres[,] et plante divers piquets ». 2 septembre 1816,

aux espaces aménagés, aux points cardinaux, aux propriétés adjacentes, à la longueur totale du chemin, voire aux numéros de lots nouvellement arpentés. De toute évidence, la commodité du passage et du cheminement est visée. On privilégie par conséquent la droite ligne et l'itinéraire direct, et l'on commence même à réclamer des voies pour diminuer les distances à parcourir entre un point et un autre dans la localité.

Avant de procéder au marquage, le grand voyer doit toutefois assembler les intéressés et prendre leur avis. Bien que les requérants envisagent généralement le passage de la voie à un endroit précis sur les terres, ils laissent le grand voyer maître de juger du tracé définitif, l'incitant à se transporter sur les lieux « dans un tems ou saison convenable pour avoir l'avantage de mieux juger du dit environnement³⁶ » et agréant, par avance, à ce qu'il fixe la voie à un emplacement plus favorable. Nous constatons que le grand voyer se contente dans bien des cas de ratifier le tracé projeté, ou encore de verbaliser, à moins de désagréments majeurs, une voie usitée³⁷. Par exemple, en 1830, le grand voyer se voit dans l'impossibilité d'établir le chemin de front du cinquième rang du fief Deguire, puisque les maisons et les autres bâtisses se trouvent trop près du front des terres, ce qui ne laisse pas assez d'espace pour fixer le chemin de la largeur requise par la loi³⁸.

³⁶ « Procès-verbal qui fixe un chemin de front et une route dans le fief Deguire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 341.

³⁷ 20 mars 1816, « [Requête pour annuler le procès-verbal du changement du chemin de Roi, daté du 22 décembre 1814] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.20.

³⁸ Quelques mécontents mettent, malgré tout, en doute l'impartialité du grand voyer, prétextant qu'il a agi avec négligence ou irrégularité, favorisant un particulier ou un autre. 24 mai 1828, « Témoignage de John Neilson », dans *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

³⁸ 22 septembre 1830, « Procès-verbal qui fixe une route publique dans la 4e concession de la seigneurie Deguire ou Rivière David », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 6, p. 300.

Les commissaires procèdent autrement. S'ils assemblent les habitants et prennent leur opinion, ils ne circonscrivent pas eux-mêmes le tracé de la voie. La plupart du temps, ils recourent aux services d'un arpenteur, vu que le travail s'effectue dans leur cas sur des terres boisés où les délimitations de terrains et les repères ne sont pas bien connus. Le cahier de notes de John Sullivan, arpenteur engagé par Joseph Carmel au printemps 1812 pour tracer une communication entre Nicolet et Kingsey, nous permet de nous familiariser avec ses méthodes de travail³⁹. Assisté de quatre personnes, sans doute familières avec les endroits visités, Sullivan se déplace en raquettes. Il commence son travail de marquage au dernier établissement, du côté sud sur la branche nord de la rivière Nicolet, où il suit la ligne déjà tracée par l'arpenteur Courval, à l'automne 1808, pour la route projetée, partant du lot numéro 1 jusqu'au poteau sur le lot 75 à la ligne seigneuriale de Nicolet. Il fait ensuite des marques aux arbres «1M», «2M», «3M», à mesure qu'il progresse sur les terres boisées pour indiquer le tracé de la voie et la distance parcourue en miles.

Sans entrer davantage dans les détails, soulignons que les notes de Sullivan comprennent essentiellement des références aux espaces déjà délimités (poteaux, ligne de division, cadre bâti), aux directions suivies (ex. sud 41 degré est), à la qualité du sol, aux cours d'eau et aux essences de bois rencontrées⁴⁰. Ces descriptions circonstanciées s'apparentent à celles réalisées par le grand voyer. L'étendue de la voie tracée engendre

³⁹ Se référer au cahier de notes de John Sullivan du 6 avril 1812, « Field Book of a Road line, leading from the rear line of Nicolet to the northerly line of Kingsey, to Long Point on River St. François », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier janvier à avril 1812.

⁴⁰ Les notes renferment aussi quelques indications sur son emploi du temps, notamment l'heure des repas, le lieu du campement et la fin de la journée de travail, soit une heure après le crépuscule.

toutefois un long travail de repérage dans l'espace et dans le temps. L'arpenteur réalise le bornage entre le 30 mars et le 3 avril 1812, puis fait le trajet de retour vers la maison de Joseph Carmel, où il arrive le 5 avril. Il remet une copie de son rapport le 6 avril 1812, le certifiant conforme aux minutes rédigées dans les bois. Ayant en main ces rapports, les commissaires exigent que les contractants s'y conforment. Ainsi, en 1815, le contrat d'Ezra Dormand, marchand du canton d'Ascot, stipule qu'il suivra fidèlement la ligne du chemin tracé par l'arpenteur François Legendre, entre le fief Pierreville et Drummondville, et même qu'il réalisera tous les ponts et pontages mentionnés au rapport d'arpentage⁴¹.

D'autres commissaires s'en remettent plutôt à la connaissance et à l'expérience des premiers occupants du territoire : les Amérindiens. En 1824, John Neilson, qui a expérimenté l'ouverture de chemins à travers les terres incultes, juge que la meilleure façon de procéder est d'engager à la journée trois hommes rompus « à l'ouvrage des bois et de la campagne [...] pour explorer et marquer l'endroit le plus aisé et le plus près pour un chemin, évitant les côtes et les marais, par lequel un cheval ordinaire et charrette pourrait transporter, mettons cinq quintaux, sans décharger⁴². » Sur leur rapport, le chemin pourra être immédiatement visité, puis contracté.

Or, les chemins tracés en territoire cantonal présentent certaines caractéristiques qui leurs sont propres. En 1828, Samuel Gale témoigne qu'en zone seigneuriale, les

⁴¹ 3 novembre 1815, « Marché entre Thomas Coffin et Joseph Badeaux Ecuiers et Ezra Dormand ». BAC, RG1E17, vol. 3, dossier novembre à décembre 1815.

⁴² 4 février 1824, « Témoignage de John Neilson, Ecuyer », JALBC. Appendice R.

voies suivent sans beaucoup d'inconvénients les lignes des concessions, qui sont généralement rectilignes. Il est alors très facile d'y faire des chemins dans une direction donnée, d'autant plus que les terres sont pratiquement toutes « de niveau⁴³ », c'est-à-dire planes. La situation diffère totalement dans les *townships*, où la diversité du relief (la présence de lacs, de montagnes, de chutes d'eau) gêne l'aménagement des chemins le long des lignes de concessions. Les voies présentent plutôt un tracé tortueux, traversant les lots sur la longueur ou même diagonalement. Mais, les difficultés d'entretien constituent un plus grave problème, menaçant l'existence même du chemin. C'est pourquoi, plusieurs commissaires pétitionneront, dans les années 1820-1830, pour que le tracé et les travaux soient établis en loi.

6.2.2 Le difficile partage des travaux de voirie

Le grand voyer demeure le seul responsable de la répartition officielle des ouvrages pour l'ouverture, l'entretien et la réparation des voies publiques, et ce, tant dans les seigneuries que dans les cantons. Quoique son procès-verbal identifie parfois les corvéables, il cible généralement les groupes de personnes qui retireront un avantage plus ou moins direct de la présence de l'infrastructure, soit les requérants ou les résidants d'une ou de plusieurs concessions, sur qui reposeront les travaux et les frais de la voie publique. Son pouvoir lui permet également d'exempter des individus d'anciennes corvées, afin d'équilibrer leur contribution de voirie, ce qu'il fait d'ailleurs à quelques reprises entre 1815 et 1841.

⁴³ 8 mai 1828, « Témoignage de Samuel Gale », *JALBC*. Appendice H.H., Minutes des témoignages.

Mais, comme la partition des ouvrages tient compte de l'étendue des terres, le grand voyer la délègue couramment aux officiers locaux, plus à même d'évaluer la contribution de chacun par rapport à l'étendue du front des terres. Ainsi, le 10 août 1819, les sous-voyers de la paroisse de Saint-Pierre-les-Becquets s'assemblent, en vertu du procès-verbal du 14 novembre 1818, pour partager les ouvrages publics à faire dans le chemin de front de la seconde concession⁴⁴. Pour chaque ouvrage, ils désignent les exécutants et le nombre de jours de corvée, précisant s'il s'agit d'une corvée d'ouverture (temporaire et unique) ou d'entretien (récurrente). Par exemple, chaque intéressé fournira une journée de corvée, « une fois pourtant », pour aménager le chemin et le pont « dans une petite coulée » passant sur la terre de François Baby, tandis qu'Augustin Trottier bénéficiera d'une exemption de corvées, puisqu'il fera et entretiendra, seul, les ponts publics sur sa terre.

Quelques critiques s'élèvent toutefois à propos de la liberté et du pouvoir d'action dévolus au grand voyer par la loi de 1796. En effet, au-delà de l'injonction de faire la répartition aussi équitablement que possible suivant l'intérêt des individus et l'étendue de leur propriété, la loi ne précise pas à quels travaux chaque propriétaire sera obligés⁴⁵. En 1839, le préambule d'une ordonnance amendant la loi de 1796 soutient

⁴⁴ Le compte-rendu de l'assemblée de répartition des travaux est produite en preuve pour appuyer la contestation du 22 avril 1833, « No 72 Opposition à l'homologation d'un procès verbal qui change une côte et partie de chemin dans le second rang de la paroisse St Pierre les Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 6.9 et 14 novembre 1818, « Procès-verbal d'un nouveau chemin du roi dans la 2e concession de la paroisse St. Pierre les Becquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 5, p. 33.

⁴⁵ 8 mai 1828, « Témoignage de Samuel Gale », *Op. cit.*

qu'il en résulte une grande diversité dans les façons de faire, et même des injustices⁴⁶.

Pourtant, l'ordonnance entérine essentiellement les pratiques usuelles et commande que tous les travaux publics, le coût du terrain et les frais du procès-verbal soient répartis par la majorité des sous-voyers à proportion de l'étendue de front des terres occupées par les propriétaires ou autres occupants. À cela s'ajoutent toutefois des instructions concernant les emplacements des villages et les terres abandonnées.

De fait, les critiques proviennent des cantons où l'application de la loi de voirie de 1796 pose problème. Plusieurs acteurs, dont les commissaires des communications intérieures, se plaignent effectivement des nombreux obstacles qui nuisent aux travaux d'aménagement et d'entretien des chemins publics⁴⁷. Parmi ces obstacles, nous retrouvons particulièrement le mode de concession des terres qui génère des lots plus étendus et plus larges, le relief qui encourage des tracés plus sinueux, ainsi que les nombreux lots inoccupés, dont les réserves de la Couronne et du Clergé. Les ouvrages publics représentent donc un fardeau considérable pour les quelques cultivateurs établis, dont les ressources suffisent à peine pour réaliser leur part de chemin de front. Face à ces difficultés, les commissaires proposeront un « remède » temporaire aux lacunes des lois en force, d'une part, l'établissement d'une cotisation sur les terres concédées pour l'ouverture de chemins et, d'autre part, une cotisation annuelle pour leur entretien⁴⁸.

⁴⁶ Section 9 de la loi du 2 mars 1839, J. Colborne, « Ordonnance pour amender l'Acte passé dans la trente-sixième année du règne de George Trois, chapitre neuf... », *Op. cit.*, p. 51.

⁴⁷ 5 février 1818, « Témoignage de William B. Felton devant le Comité sur les Rapports des Commissaires pour les Communications Intérieures », *JALBC*. Appendice L ; 1^{er} mars 1818, « Rapport de Joseph Badeaux et Frederick G. Heriot... », *Op. cit.* ; 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture pour le District de Montréal », *Op. cit.*

⁴⁸ 1^{er} mars 1818, « Rapport de Joseph Badeaux et Frederick G. Heriot... », *Op. cit.*

Disposant d'un pouvoir d'action uniquement sur les infrastructures dont ils sont responsables, les commissaires ne peuvent, en aucun cas, contraindre les habitants à participer aux travaux d'ouverture ni obliger les intéressés à contribuer à leur entretien. Pour la réalisation de chacune des voies de communication, les commissaires publient des appels d'offre dans les journaux. Ils affichent aussi sur les places publiques et commandent des criées à la porte des églises pour recevoir des propositions. Avec l'assentiment du gouverneur, ils s'engagent ensuite par marché devant notaire public, normalement avec le plus bas soumissionnaire. En 1828, Antony Gilbert Douglas du *township* d'Aston, témoignant devant le Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures, signale cependant que les « contrats à rabais » coûtent, en pratique, relativement cher⁴⁹. Car, le contractant s'assure un profit de 40 % pour éviter d'être ruiné par un procès lors de la réception de son chemin, et s'il contracte pour un long chemin, les sous-contractants raisonneront comme lui. C'est pourquoi, différents commissaires préfèrent contracter avec plusieurs personnes, par mile de chemin, ou carrément, faire appel à des journaliers, une pratique plus avantageuse et moins onéreuse que la loi normalise d'ailleurs en 1829⁵⁰.

Quant à l'entretien de ces chemins aménagés par contrat ou par « ouvrage à la journée », certains commissaires requerront l'intervention du grand voyer pour en

⁴⁹ 17 décembre 1828, « Minutes du témoignage d'Antony Gilbert Douglas », *Rapports du Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures*. Québec, Neilson & Cowan, 1829, p. 32.

⁵⁰ Article 2 de la loi du 14 mars 1829, « Acte pour pourvoir plus efficacement et améliorer les Communications Intérieures », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 8, p. 119-121. 13 mai 1829, « Mr [A.]G. Douglas. The rout from St. Gregoire to Shipton & the advantage of the work being done on roads by contract or day labour. To colonel Yorke civil secretary et Quebec » et 19 mai 1829, « William Hall opinion as to the best mode for laying out and completing new roads to to Lieut. Colonel Yorke civil secretary » dans BAC, RG1E17, vol. 5, dossier 1829 (2).

valider le tracé et en régler l'entretien. Par exemple, le procès-verbal du chemin de Drummondville à la seigneurie Deguire ordonne que le chemin soit entretenu par les propriétaires de terres adjacentes, aussitôt que les commissaires le laisseront « dans une condition à pouvoir y passer en été et en hiver⁵¹. » D'autres commissaires, surtout dans les années 1830, feront verbaliser la voie subventionnée avant même d'entamer leurs besognes, comme la loi leur ordonne, pour s'assurer que l'argent octroyé donne les résultats escomptés. Bien que, dans un cas comme dans l'autre, les commissaires acquittent les frais de verbalisation de la voie à même les octrois publics, la responsabilité de les maintenir en bon état incombe encore aux populations locales, soit les propriétaires de terrains adjacents ou plus largement les parties intéressées, et ce, peu importe la manière dont ils ont été aménagés.

6.2.3 L'aménagement des chemins et des ponts publics : l'introduction de nouveaux standards et de nouvelles techniques

Dès qu'un procès-verbal homologué règle l'existence d'un chemin, les travaux d'aménagement, d'entretien et de réparation reposent sur les corvéables, qui les accomplissent sous la supervision des officiers locaux. Les façons de faire changent peu au cours des années 1815-1841. Les corvéables réalisent une voie de 20 ou 30 pieds de largeur, bordée de chaque côté, par un fossé de trois pieds de largeur et par une clôture solide à l'épreuve des animaux. Quelques procès-verbaux réalisés entre 1816 et 1819 ordonnent également la coupe des arbres, des taillis et des broussailles sur une largeur de

⁵¹ 14 mars 1829, « Acte pour affecter une Somme d'Argent pour améliorer et parachever le chemin partant de Drummondville et allant à la Seigneurie De Guire, et celui de Drummondville au Township de Brompton », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 19, p. 149-151.

25 pieds de chaque côté des chemins aménagés dans les seigneuries Deguire et Saint-Pierre-les-Becquets, où se trouvent plusieurs terres boisées. Cependant, le changement de grand voyer (en 1820) mais également la lourdeur de la tâche et la controverse entourant cette pratique mèneront vraisemblablement à son abandon. Si, à l'origine, le découvert était perçu comme indispensable par plusieurs, dont le seigneur Josias Wurtele, pour assécher la voie et pour prévenir la chute d'arbres, d'autres soutiennent qu'il constitue plutôt un inconvénient, tel l'imprimeur John Neilson (aussi colonisateur), qui maintient qu'il favorise la croissance des broussailles, la formation de bancs de neige l'hiver, et même la chute des arbres⁵².

Le grand voyer prend en considération l'avancement des défrichements dans ses procès-verbaux, ordonnant que les ouvrages soient faits au fur et à mesure de la concession des terres, les nouveaux concessionnaires disposant d'une année pour les réaliser⁵³. Autre règle en vigueur, les corvéables n'aménageront pas les clôtures tant que les terres ne seront pas déboisées et mises en culture. Pour accélérer l'aménagement de voie publique à travers les terres non concédées, les travaux de voirie reposeront occasionnellement sur les parties intéressées ou sur tous les propriétaires terriens, qui les réaliseront en commun ou par part jusqu'à ce que ces lots soient concédés. À certains endroits, la voie sera réalisée par étapes pour alléger la charge de travail. On privilégiera, la première année, l'exécution d'une trouée, de 12 pieds de largeur, dans les

⁵² Mars 1817, « Letter from M. Josias Wurtele relatives to the opening of new roads [and construction standard], to the Honble John Irvine », *Op. cit.* 4 février 1824, « Témoignage de John Neilson », *JALBC*. Appendice R.

⁵³ 2 septembre 1816, « Procès-verbal qui fixe un chemin de front et une route dans le fief Deguire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 4, p. 341.

bois. Puis, la voie sera élargie, fossoyée, pontée, etc. pour être terminée l'année suivante en territoire seigneurial. Les corvéables des cantons disposeront, quant à eux, d'une année supplémentaire pour parfaire le travail, probablement vu la faiblesse du peuplement et l'envergure de la tâche.

Les travaux d'ouverture de la voie représentent aussi une responsabilité importante pour les contractants qui travaillent à l'amélioration des communications intérieures. Le montant d'argent et le délai qu'on leur octroie pour remplir leur contrat dépendent de la voie réalisée et de l'ampleur des ouvrages nécessaires. Les contractants disposent de quelques mois pour réaliser un chemin d'hiver, une année pour aménager un « chemin roulable » ou de voiture et un peu plus de deux ans pour achever tous les travaux, dont le découvert. On leur verse un montant global, mais le plus souvent un prix fixe par mile de chemin. Dès la conclusion du marché, les contractants, habituellement des marchands, reçoivent environ le tiers de l'argent et touchent le restant de la somme à la réception des ouvrages sur la décision d'experts. Une exception, le contrat de Louis Picotte et de Pierre Bureau (en 1817) stipule qu'ils recevront des versements à mesure de l'avancement du travail l'équivalent de 80 % de la somme contractée⁵⁴. La réception des ouvrages posera toutefois problème, les entrepreneurs et les commissaires divergeant d'opinion quant au respect des conditions du contrat (sur la qualité des ouvrages et les délais), ce qui entraînera des poursuites judiciaires. Des mesures législatives viendront normaliser la rétribution des contractants, qui ne pourront toucher plus de la moitié du

⁵⁴ 6 octobre 1817, « Marché pour l'ouverture de chemins par Pierre Bureau et Louis Picotte envers Mess.r les commissaires de communications intérieures, Buckinghamshire », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier novembre à décembre 1817.

marché en 1825 et du tiers en 1829, le solde étant acquitté sur le certificat d'experts (ceci afin d'éviter qu'ils encaissent l'argent et laissent le chemin inachevé)⁵⁵.

En mars 1817, Wurtele affirmait cependant que la meilleure façon et la plus économique était d'octroyer les contrats par mile de chemin, c'est-à-dire de diviser la voie en sections d'une longueur d'un mile (une mesure anglo-saxonne représentant 5 280 pieds) pour les octroyer par contrat⁵⁶. Référons à l'exemple du chemin Drummondville-Sorel, pour lequel nous disposons d'un bilan des recettes et des dépenses réalisées entre le 1^{er} octobre 1823 au 3 décembre 1825 par les commissaires des communications intérieures⁵⁷. Les débours indiquent que le chemin a été octroyé par mile (mile numéro 1, numéro 2, et ainsi de suite) à des contractants, dont plusieurs ont réalisé deux miles de chemin. Jacob Dorge en a même achevé trois, (les miles 12, 14 et 16), plus un grand pont et 17 arpents de chemin. Mais, il arrive que quelques-uns ne remplissent pas exactement leurs obligations, comme en atteste le paiement à James Jackson, huissier, d'un ordre à porter à Joseph Bean pour l'obliger à travailler au chemin. Le même Jackson visite également le chemin à quelques reprises, entre autres, le 24 juillet 1823, pour rendre compte aux commissaires du nombre d'entrepreneurs qui

⁵⁵ Art. 3, 22 mars 1825, « Acte pour affecter une somme d'Argent pour achever et améliorer le Chemin de Communication entre Saint Grégoire et Longue Pointe, dans le Township de Kingsey », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 5 Geo IV, chap. 29, p. 109. Sections 2 à 9, 14 mars 1829, « Acte pour pourvoir plus efficacement et améliorer les Communications Intérieures », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 8, p. 117-121.

⁵⁶ Mars 1817, « Letter from M. Jos. Wurtele relatives to the opening of new roads [and construction standard], to the Honble John Irvine », *Op. cit.*

⁵⁷ « Précis des Deniers reçus et payés par le Lieutenant Colonel Heriot, C. B., un des Commissaires pour ouvrir et réparer un Chemin de Drummondville à William Henry, depuis le 1^{er} Octobre 1823 jusqu'au 3 Décembre 1825 », *JALBC*. Appendice H, 4 février 1826.

étaient à l'œuvre ce jour-là. L'ouvrage encourt d'autres dépenses, notamment pour des frais administratifs : affichage public, port de lettre ou de provision, déplacements, etc.

À partir de 1829, afin de réaliser les ouvrages à moindre coût, les travaux s'exécuteront de préférence par des journaliers sous la direction d'un surveillant⁵⁸. John Ployart adopte cette façon de faire pour améliorer et compléter le chemin de la seigneurie Deguire à Drummondville. Nous retrouvons des informations sur ses procédés dans son plan de travail, daté du 27 mai 1829 et approuvé par le gouverneur⁵⁹. Ployart engagera 100 journaliers et un superviseur pour chaque groupe de 20 hommes, en plus de trois ou quatre paires de bœufs *teams and chains*, et de deux chevaux et voitures. Il justifie le recrutement de tant de travailleurs par le fait que les travaux sont considérables et étendus, mais surtout parce qu'il prévoit que plusieurs quitteront dans le temps des foins et des récoltes pour vaquer à leurs propres travaux. En plus de leur salaire⁶⁰, les engagés auront droit, conformément aux usages, à une pinte de rhum ou autre liqueur *cheap* par jour. Ils fourniront cependant leurs subsistances et leurs outils de travail : pelle, hache, etc. Fait particulier, Ployart achètera deux charrues (*ploughs*) et deux grattes (*scrapers*) ; les charrues pour labourer la route lorsque le besoin s'en fera

⁵⁸ En 1829-1830, nous remarquons que plusieurs commissaires, dans leur plan de travail, signalent les avantages et les inconvénients des contrats et du *day work*, justifiant leur préférence pour l'une ou l'autre des façons de faire proposées par la loi de 1829.

⁵⁹ 27 mai 1829, « Major Ployart proposed a mode of carrying on the work on the road from the seigniory de Guire to Drummondville, to Lieut. Colonel C Yorke civil secretary », BAC, RG1E17, vol. 5, dossier mai-juin 1829 et « Rapport de John Ployart, commissaire pour la surintendance des ouvrages et travaux à être faits sur le Chemin de Drummondville à la Seigneurie De Guire », JALBC. Appendice F, No. 2, 27 janvier 1830.

⁶⁰ Selon le plan de Ployart, chaque journalier recevra un salaire entre 2 shillings 6 pences et 2 shillings 9 pences par jour et chacun des surveillants obtiendra de 3 shillings 9 pences à 4 shillings par jour. Le conducteur d'un attelage de bœufs touchera 6 shillings et chaque charretier encaissera 5 shillings.

sentir et les grattes (une invention américaine) pour déplacer les terres labourées vers le centre de la voie, et ainsi lui donner une forme convexe, ce que Ployart juge indispensable dans les circonstances.

La construction des ponts publics exemplifie également la divergence dans les façons de faire et l'introduction progressive de nouveaux standards et de nouvelles exigences. Nous constatons que les ponts publics ordonnés par le grand voyer affichent encore une largeur standard de 18 pieds entre les garde-corps. De 1815 à 1817, plusieurs procès-verbaux contiennent même des précisions quant à la hauteur de l'infrastructure et à la distance entre les deux quais. Par la suite, ce genre de mention se raréfie pour être remplacé par un renvoi à la loi de voirie de 1796 ou par une note générale à l'effet que les ponts seront faits avec des proportions suffisantes selon l'exigence des lieux et du cours de l'eau. Autre règle de base, le terrain sera exhaussé au niveau du pontage à chaque extrémité de l'infrastructure, et les côtes adjacentes seront abaissées pour faciliter le passage. Au demeurant, nous ne disposons pas d'autres informations concernant ces travaux réalisés en commun.

En 1830, John Lewis Ployart, commissaire pour le chemin de Drummondville à Sorel, jette un regard critique sur la construction de ponts aux frais et dépens des corvéables⁶¹. À son avis, leurs moyens étant très médiocres, les corvéables les bâtiennent souvent superficiellement, avec des matériaux faibles et peu durables, tel le pont sur la

⁶¹ John L. Ployart produit le détail de ses dépenses sur le chemin Drummondville-Deguire, voir 29 décembre 1830, « Rapport de John L. Ployart, commissaire nommé pour la surintendance des ouvrages et travaux à être faits sur le Chemin de Drummondville à la Seigneurie De Guire », *JALBC*. Appendice F, No. 2, 27 janvier 1830.

rivière Prévost ou rivière Noire, réalisé à peine il y a quelques années, et dont la charpente a été réduite « en atômes » à la crue des eaux le printemps dernier. C'est pourquoi, Ployart a reconstruit un pont, « de la manière la plus solide[,] avec le plus fort et le plus durable bois que l'on pouvait rencontrer à proximité. » Le pont affiche désormais une longueur de 120 pieds sur 24 pieds de largeur. Pour le réaliser, Ployart a engagé des charpentiers, des équarrisseurs et d'autres hommes sous la conduite de surveillants, ayant œuvré cinq semaines, entre le 22 juin et le 25 juillet, à équarrir, à tailler, à transporter les matériaux et à construire le pont.

Ce document détaillé sur la construction de pont est l'un des premiers que nous retrouvons dans les rapports des commissaires des communications intérieures. Cela s'explique par le fait que, dans les années précédentes, l'on utilisait de préférence les traverses existantes, déviant même la voie vers les parties guéables des rivières pour éviter les constructions coûteuses et laborieuses. Les marchés de construction comprenaient seulement quelques instructions, spécifiant aux contractants de réaliser tous les ponts nécessaires sur les ruisseaux, les cours d'eau, les ravines ou autres places, avec du « bon bois, propre et convenable⁶² », les exemptant toutefois de « ponter » les branches des rivières plus importante, telles la Nicolet ou la Saint-François.

Au début des années 1830, apparaissent toutefois de nouvelles exigences en matière de ponts publics. Plusieurs commissaires se lancent alors dans la reconstruction des vieux ponts qu'ils jugent complètement désuets. Certains octrois publics visent

⁶² 3 novembre 1815, « Marché entre Thomas Coffin et Joseph Badeaux Ecuiers et Ezra Dormand », BAC RG1E17, vol. 3, dossier novembre à décembre 1815.

même directement l'érection de plusieurs structures, notamment dans les cantons de Wendover et de Simpson, où les commissaires réalisent, en 1830, seize ponts nécessitant 1484 pièces de bois équarri pour un total de 22851 pieds courant (sans compter plusieurs autres petits ponts et deux arpents de pontage fait de bois rond dans des endroits marécageux)⁶³. Le réaménagement d'un autre pont, cette fois, au milieu du canton de Durham, nous renseigne davantage sur les techniques de construction. George Alexander, commissaire, précise que l'ancien pont, bâti il y a douze ans à même les fonds publics, n'avait qu'un pilier et six pièces de liaison, alors que le nouveau comprend trois piliers et seize pièces de liaison, avec un pontage⁶⁴ solide de bois couvert de terre et de sable. Il s'agit d'un pont « de morceaux de bois mis en travers, avec deux piliers pour donner passage aux eaux d'un petit ruisseau, le tout fait avec du gros bois d'épinette⁶⁵. » Ces ponts et ces chemins, réalisés dans les cantons par les commissaires, suscitent rarement les contestations, ce qui n'est pas le cas avec certains chemins et ponts implantés par le grand voyer en territoire seigneurial.

⁶³ 26 mars 1830, « Acte pour affecter une somme y mentionnée aux fins d'améliorer les Communications Intérieures de cette Province », *Status du Bas-Canada*. 10-11 Geo. IV, chap. 10, p. 609. « Rapport de Fr. Cottrell et G. Crepeaux, commissaires nommés pour réparer le chemin qui traverse le township et l'angle de Wendover et le township de Simpson », *JALBC*. Appendice E, 1^{er} février 1831.

⁶⁴ Il ne faut pas confondre le terme « pontage » employé ici pour désigner le tablier du pont avec celui utilisé pour identifier les endroits bas et marécageux où l'on place des billots sur un lit de branches et de fascines pour servir de fondement à la voie, recouvrant le tout de terre tirée des fossés. Ce dernier usage se retrouve fréquemment dans les rapports des commissaires qui œuvrent dans les cantons.

⁶⁵ 10 janvier 1830, « Rapport de George Alexander, Commissaire pour le Chemin de Drummondville et de Brompton, dans le township de Durham », *JALBC*. Appendice F, No. 2, 27 janvier 1830.

6.2.4 Des manifestations d'opposition plus abondantes ?

Nous pouvons nous questionner sur l'efficience de l'administration de voirie. Ainsi, le grand voyer du district de Montréal, Jean-Baptiste d'Estimauville, se plaint au gouvernement, en 1820, que les moyens d'opposition appuyés par des avocats d'expérience, mais dictés la plupart du temps par des intérêts particuliers, nuisent sérieusement à l'application de la loi, tellement qu'il réclame le droit de recourir aux avocats de « Sa Majesté » pour soutenir ses procès-verbaux⁶⁶. Cette demande traduit un véritable sentiment d'impuissance devant des procureurs qualifiés, qui usent de leurs connaissances juridiques pour faire annuler les interventions de voirie. Le grand voyer sentirait donc son pouvoir menacé par la croissance des contestations officielles. Pareille situation s'est-elle également présentée en territoire centricois ? Les populations locales étaient-elles réfractaires à l'intervention de voirie et aux décisions de leur grand voyer dans son procès-verbal ? S'engageaient-elles volontiers dans des procédures juridiques pour défendre leurs intérêts ? Voyons cela de plus près.

Bien sûr, les requêtes d'intervention ne font pas toujours l'unanimité. Ainsi, la publication d'une demande d'habitants de la ville des Trois-Rivières concernant la régie d'un pont sur la rivière Godefroy suscite des réactions⁶⁷. D'abord, plusieurs habitants de Saint-Grégoire s'opposent à la construction du pont, alléguant que la demande est faite dans l'intérêt personnel de quelques individus résidant sur la rive nord du fleuve et

⁶⁶ Sa requête sera toutefois refusée parce qu'elle élargirait le pouvoir légal du grand voyer, encourrant alors des dépenses plus fortes que le bien pouvant en résulter. 3 juillet 1820, « J Bte d'Estimauville to lieut-gov. Dalhousie, on the inefficiency of the Road Laws », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier 1820.

⁶⁷ 2 juillet 1829, « Requête de R. J. Kimber Ecr et autres », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.53.

qu'une telle construction leur serait « plus onéreuse que profitable⁶⁸ », parce qu'elle occasionnerait des frais, des charges et des travaux impossibles à soutenir pour eux. Les habitants des paroisses de La Baie et de Saint-François réagissent vivement à la publication de la requête, recourant aux services d'un procureur pour éviter d'être tenus de contribuer aux frais et à la construction du pont⁶⁹. Cependant, la vigueur de l'opposition semble inciter le grand voyer à ne pas verbaliser le pont projeté.

Autre cas, cette fois un peu particulier, le 21 septembre 1830, certains propriétaires de Gentilly, ayant eu échos que le commissaire Jean Langevin comptait bientôt s'adresser au grand voyer pour demander l'aménagement d'un découvert le long du chemin menant au canton de Blandford, s'objectent à la requête avant même qu'elle soit rédigée⁷⁰. Ils réclament qu'on leur accorde un sursis d'un an, soutenant que les bois de construction et de chauffage sont déjà bien rares, et que le fait de brûler des abattis à proximité du découvert demandé à cette période de l'année pourrait enflammer les forêts et faire un tort considérable à plusieurs d'entre eux, qui se trouvent déjà dans une situation précaire.

⁶⁸ 17 août 1829, « Representations des habitants de S. Gregoire contre la construction du pont sur la Rivier Godefroy », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.53. Ce document comprend 9 pages de signatures.

⁶⁹ 16 août 1829, « Procuration pour opposition, paroisse de St. Antoine de la Baie du Febvre », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.53 et 17 août 1829, « Procuration par la majorité des habitants de la paroisse St. François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.55.

⁷⁰ 21 septembre 1830, « Représentation de certains propriétaires de Gentilly en opposition à la requête de Mr. Langevin », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.40 et 20 octobre 1830, « Représentaions de [M. Langevin], decouvert du chemin de Gentilly », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.39.

Comparativement aux années 1791-1814, le grand voyer ne précise pas si les parties intéressées sont d'accord, ou non, avec l'intervention et le choix du tracé. Il mentionne seulement à trois reprises qu'il a considéré les arguments présentés, « tant au soutien qu'en opposition » à la demande. Les quelques autres mentions de contestation se retrouvent dans les procès-verbaux où le grand voyer rejette les prétentions des requérants. Par exemple, à Yamaska, le 20 novembre 1827, le grand voyer refuse de changer le chemin de front de la première concession, entre autres, parce qu'une partie des propriétaires terriens concernés s'y opposent, préférant maintenir le chemin dans sa localisation actuelle⁷¹. Parmi ces désaccords manifestés lors de l'intervention de voirie, seulement quelques-uns mèneront à la présentation de moyens d'opposition formels à l'homologation du procès-verbal.

Malgré tout, les moyens d'opposition se révèlent plus nombreux qu'au début du XIX^e siècle. C'est donc dire que plusieurs contestations germent subséquemment à la publication des procès-verbaux, en réaction aux décisions prises par le grand voyer relativement au tracé mais surtout aux travaux de voirie. Nous avons relevé une trentaine de moyens d'opposition pour les années 1815 à 1840. Ces documents, très étalés dans l'espace et dans le temps, touchent évidemment davantage les vieilles paroisses, où les interventions de voirie se font plus nombreuses. En fait, 29 procès-verbaux génèrent un document d'opposition, alors qu'uniquement deux procès-verbaux en suscitent deux

⁷¹ 20 novembre 1827, « No 14 Procès verbal du grand voyer changeant une partie du chemin de front de la 1re concession des terres, à l'ouest de la Rivière Yamaska dans la paroisse St. Michel d'Yamaska », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 6, p. 140.

chacun⁷². Un moyen d'opposition vise même le commissaire, Augustin Moras, chargé d'améliorer les côtes de la rivière aux Orignaux à Saint-Pierre-les-Becquets, qui aurait « de son propre mouvement & sans autorité » changer le tracé du chemin existant⁷³.

Les opposants contestent généralement la nécessité et l'utilité d'une nouvelle infrastructure, ou encore le partage des travaux. On se plaint que le grand voyer outrepasse ses pouvoirs, qu'il va au-delà des demandes formulées dans les requêtes et qu'il trace une section de voie dans le district voisin (Montréal). On conteste même ses droits d'intervention, argumentant qu'il ne peut procéder à deux reprises sur la même requête, qu'il ne peut déléguer l'intégralité de ses pouvoirs de répartition des charges aux sous-voyers, ou encore qu'il ne peut faire un nouveau partage des travaux, sans changer la voie ou abolir l'ancien procès-verbal. À d'autres moments, les contestataires soutiennent que le chemin verbalisé leur est inutile et qu'il profite uniquement à un petit nombre d'individus qui doivent, conséquemment, en être chargés. Comme il existe partout un réseau minimal relativement satisfaisant, certains s'opposent à sa modification et à l'ajout de voies intercalaires, surtout pour ne pas contribuer aux travaux.

Or, au fil du temps, le caractère formel de ces oppositions se renforce. Rédigés par des notaires publics, ces documents apparaissent standardisés ; ils présentent souvent

⁷² 27 octobre 1815, « Certiorari ou proces-verbal no 28 du 27 octobre 1815 », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.38 et 20 septembre 1823, Pièce détachée 5.51 « No 44 Proces Verbal qui établit un chemin de front dans la seigneurie Riviere David », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 5.51.

⁷³ 22 avril 1833, « No 72 Opposition à l'homologation d'un procès-verbal qui change une côte et partie de chemin dans le second rang de la paroisse St Picre les Bccquets », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 6.9.

les mêmes formulations et les mêmes arguments, soutenant généralement que le procès-verbal est irrégulier et illégal, entre autres, dû à un irrespect des procédures lors de l'opération de voirie (assemblée et visite des lieux) ou lors de la publication du document. À quelques occasions, le grand voyer ou son député réplique aux opposants, soutenant que c'est plutôt leur contestation qui est irrégulière et non fondée, mais sans apporter de nouveaux arguments. À partir de 1828, certains opposants iront même jusqu'à présenter des « affidavits » (c'est-à-dire des déclarations sous serment), pour appuyer leurs dires. Notons que, dans un tiers des cas, les contestants réclament l'annulation d'une partie du procès-verbal, alors que, dans les deux autres tiers, ils requièrent son rejet pur et simple. Mais, l'homologation appert comme une formalité, comme en témoigne Samuel Gale en 1828, qui affirme que la Cour de sessions de quartier confirme « presque universellement » les procès-verbaux, « nonobstant toute opposition, à moins qu'il n'y ait quelque défaut de forme », auquel cas elle le rejette⁷⁴.

Même si les contestataires mettent le « défaut de forme » à l'avant-plan de leur argumentaire, des 29 procès-verbaux contestés, dix sont clairement identifiés comme refusés, dix sont homologués et le sort des huit autres demeure inconnu. Si nous élargissons l'analyse à l'ensemble des procès-verbaux (138) réalisés entre 1815 et 1841, nous constatons que la Cour rejette seulement 15 procès-verbaux (11 %), soit cinq de plus que ceux qui ont fait l'objet d'une contestation. À ce nombre, il faut en ajouter 31

⁷⁴ Gale précise : « si l'objection élevée par la partie opposante roulait sur l'expédience et la justice des chemins et des répartitions, la cour se hasarderait rarement à renvoyer sur ces chefs, parce qu'on considère que le grand-voyer est juge de ces matières. Il y a eu quelquefois des appels de la cour de sessions de quartier à celle du banc du roi, et la cour du banc du roi a soutenu les mêmes doctrines sur l'autorité dont le grand-voyer est investi. » 8 mai 1828, « Témoignage de Samuel Gale », *Op. cit.*

autres (22 %), pour lesquels nous ne disposons d'aucune information relativement à l'homologation, la plupart correspondant à des brouillons ou des copies qui n'ont pas été soutenus devant les juges de paix. En revanche, 92 documents (67 %) acquièrent une existence légale, soit les deux tiers des projets routiers⁷⁵. Si les documents de voirie donnent l'impression, de prime abord, que les discordes sont plus fréquentes à mesure que la population grandit, nous constatons que la plupart des projets se réalisent, que ce soit dès la première demande ou quelques années plus tard, étendant ainsi l'emprise des chemins publics centricois.

6.3 La prédominance des réseaux locaux

En 1821, la Société d'agriculture du district de Montréal se plaint des frais encourus pour la verbalisation d'un chemin, des procès et des pertes de temps qui en résultent souvent et qui ruinent les habitants des nouveaux établissements, mais surtout qui retardent les progrès des communications⁷⁶. Quelle est la situation dans les nouveaux établissements en formation sur la rive sud du district trifluvien ? Les interventions du grand voyer, mais surtout des commissaires, ont-elles l'impact escompté sur les communications intérieures de la région centricoise ; région identifiée, dès 1815, comme un espace transitaire entre les voies de communication des districts de Québec et de

⁷⁵ Les 92 documents ayant une existence légale comprennent 87 procès-verbaux homologués par la Cour et cinq autres publiés en vertu de la loi de 1839, suivant laquelle tous les procès-verbaux qui ne concernent ni l'ouverture de nouveaux chemins ni le déplacement d'anciens chemins peuvent être rédigés, puis insérés dans le registre et publiés par l'inspecteur, après quoi le procès-verbal atteint son plein et entier effet en justice. Se référer à la section 8 de la loi du 2 mars 1839, J. Colborne, « Ordonnance pour amender l'Acte passé dans la trente-sixième année du règne de George Trois, chapitre neuf, communément appelé l'Acte des Chemins », *Op. cit.*, p. 49.

⁷⁶ 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture pour le District de Montréal », *Op. cit.*

Montréal⁷⁷ ? Le développement des transports sur de plus longues distances, facilités par l'aménagement de chemins subventionnés franchissant plusieurs cantons, induit-il une nouvelle dynamique spatiale, se répercutant sur les établissements, sur la circulation et sur l'état des voies ? Dans quelle mesure le besoin généralisé de meilleurs chemins se traduit-il par un plus grand respect de l'espace public ? Toutes ces questions guideront notre analyse de la configuration des voies publiques, de leur perception et de leur condition. Mais, intéressons-nous d'abord aux facteurs qui conditionnent les aménagements routiers.

6.3.1 La lente mutation des objectifs : améliorer la circulation

Le grand voyer ne verbalise que les chemins qu'il juge utiles et nécessaires, non seulement pour les requérants, mais aussi pour le public en général. Cette utilité se justifie soit par la colonisation (l'accès aux terres à concéder et à cultiver), soit par la connexion (l'accès aux espaces communs/publics, à la voie d'eau, à la ville), soit par la circulation (la commodité du cheminement et le déplacement sur de longues distances). Les impératifs se superposent dans le temps et dans l'espace, revêtant une importance différente d'une rangée de concession à l'autre, puis selon les localités et selon le rythme de leur développement.

Entre 1815 et 1841, la marche du peuplement progresse de façon fulgurante, repoussant toujours plus loin le front pionnier. Dans les anciennes paroisses, on concède les dernières terres dans les rangées déjà ouvertes, puis on ouvre de nouvelles

⁷⁷ 15 février 1816, « Rapport de Thomas Coffin, Louis Gugy et Joseph Badeaux... », *Op. cit.*

concessions, toujours plus profondément à l'intérieur des terres. Par exemple, dans la paroisse de Saint-Pierre-les-Becquets, des requérants demandent des prolongements de chemins vers la ligne seigneuriale de Gentilly, soit le chemin de front de la seconde concession, en 1816, et le chemin de front de la troisième concession, en 1817⁷⁸. Les nouvelles infrastructures, de même qu'une route de descente du 3^e au 2^e rang, leur éviteront des détours considérables pour atteindre leur concession et leur permettront de s'établir, de bâtir et de cultiver. Ici, on requiert l'aménagement du chemin avant de s'établir, alors que dans la paroisse voisine, à Gentilly, on défriche et on met en culture des terres dans les 3^e, 4^e et 5^e rangs, puis on sollicite l'intervention du grand voyer pour établir une route, du chemin de front du 2^e rang à la profondeur du 5^e rang. Parions qu'il y a un lien à faire avec les moyens des requérants⁷⁹.

Les établissements progressent lentement vers les fiefs et les cantons voisins des anciennes paroisses. Car, à la fin des années 1820, une importante crise subsiste dans les seigneuries : plusieurs jeunes gens manquent de lots pour s'établir. Le Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures avance même, en 1828, que le tiers des chefs de famille de certaines paroisses ne vivent que sur des emplacements, d'où l'urgence d'ouvrir et d'achever des chemins vers les terres incultes des cantons adjacents⁸⁰. Lors de sa comparution devant ce comité, Charles Turgeon témoigne que le besoin de chemin retarde le progrès des *townships* de Stanfold, de Bulstrode, de

⁷⁸ 11 novembre 1816, « B Petition for a front road 2nd concession [Saint-Pierre-les-Becquets] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 6.15 et 29 juillet 1817, « Order for the publication of Petition for a new front road in 3e conc. [Saint-Pierre-les-Becquets] », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 6.5.

⁷⁹ 19 juillet 1828, « Requête no 20 route de Gentilly », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 7.35.

⁸⁰ *Rapports du Comité spécial sur les chemins... op. cit.*, p. 6

Blandford et de Maddington, puisque les nouveaux habitants transportent sur leurs épaules les nombreux effets dont ils ont besoin pendant l'été, ce qui « dégoûte ceux qui y sont établis et empêche plusieurs autres de s'y établir⁸¹. » En 1830, dans le but de faire ouvrir le chemin depuis Gentilly vers la rivière Bécancour, les commissaires affirmeront qu'il y a déjà plus de 200 personnes qui résident dans ces cantons⁸². Mais, le mauvais état des communications incitera certains à désérer leurs terres, comme l'attestent quelques procès-verbaux du grand voyer signalant la présence de terres abandonnées.

Dans plusieurs endroits, l'impératif de connexion l'emporte sur la colonisation. Les requérants et même le grand voyer insistent sur l'avantage du chemin pour l'avancement de l'agriculture. On souhaite alors l'ouverture d'une nouvelle route pour faciliter les déplacements internes, la continuation d'un chemin banal, la verbalisation d'une voie pour communiquer avec le fief voisin, bref des chemins qui se greffent au réseau local. Certaines modifications à l'aménagement du territoire se répercutent également sur les voies publiques, telle la construction d'un moulin ou d'une nouvelle église, qui encourent de nouveaux tronçons ou encore l'abolition d'un ancien tracé⁸³.

L'accroissement des références à l'agriculture dans les documents de voirie, autant les procès-verbaux que les requêtes, illustre bien la primauté de cette activité dans les discours comme dans les pratiques. Cette croissance indique le passage vers un autre

⁸¹ 11 décembre 1828, « Témoignage de Charles Turgeon », *Rapports du Comité spécial sur les chemins...* op. cit., p. 18 et 15 février 1830, « Témoignage de Charles Turgeon », JALBC. Appendice P, 8 mars 1830.

⁸² 2 février 1830, « Rapport de F. Legendre, F. X. Delisle et Jean Langevin, commissaires pour faire ouvrir un Chemin depuis Gentilly à la rivière Bécancour », JALBC. Appendice F, no 1.

⁸³ 2 septembre 1815, « Petition for a front road in the second concession of La Baye St. Antoine », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 16.59.

stade de développement, où l'on dépasse ou, du moins, l'on souhaite outrepasser le simple défrichement et le mode survie. Ainsi, en 1837, les propriétaires de terres sises aux troisième et quatrième rangs du canton d'Upton soutiennent qu'ils ne peuvent cultiver leurs terres convenablement sans qu'il soit établit un chemin de front communiquant au chemin de Drummondville⁸⁴. L'exploitation des lots, leur mise en valeur et, donc, la prospérité des établissements passent nécessairement par l'amélioration des communications intérieures et par l'accès aux marchés.

Ainsi, l'impératif de circulation poursuit sa lente insertion dans les projets routiers. On réclame quelques changements de tracé pour des sections du chemin royal, afin d'améliorer la qualité du passage. On exige aussi l'aménagement d'une nouvelle infrastructure routière, bien qu'il en existe déjà une dans le voisinage, tout cela pour raccourcir les distances de cheminement, éviter les côtes abruptes et faciliter les déplacements vers l'église et les marchés urbains. Par exemple, en 1836, les résidants de la paroisse Saint-Michel d'Yamaska, possédant des terres dans le canton d'Upton ou ailleurs dans le district, requièrent la verbalisation d'une section du chemin de front de la quatrième rangée du fief Deguire. Ce chemin tracé par les commissaires en 1823 est utile aux censitaires, mais aussi aux voyageurs en général parce qu'il permet d'accéder aux différents marchés de la province, via le port régulier de la navigation de Sorel⁸⁵.

⁸⁴ 17 juillet 1837, « Requête no 42 à l'honorable H. Heney par Jacques Fourquin dit Léveillé, Pierre Salois et autres », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 3.65.

⁸⁵ 1^{er} septembre 1836, « Requête no 36 chemins de Deguire », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 5.50.

Mais n'étant pas verbalisé, il est dans un si mauvais état, que les voyageurs sont obligés d'allonger leur chemin, en passant par les côtes de la rivière David.

Or, les pétitions concernant les voies à établir dans les cantons invoquent souvent les trois impératifs, soit favoriser l'établissement des cantons traversés par le tracé, avantager le commerce avec les marchés, et faciliter et écourter le cheminement. S'agit-il d'un changement dans les perceptions, ou simplement d'un ajustement du discours en fonction du destinataire ? Le destinataire semble beaucoup influer sur le contenu des demandes dont les arguments présentés et les tronçons réclamés. Lorsque l'on s'adresse au gouverneur, l'on souligne l'utilité du chemin pour la colonisation, pour l'agriculture, pour le commerce et pour les communications de tout le comté, afin d'obtenir un octroi public. On réclame alors de longs tronçons, surpassant le simple raccord aux voies locales. Les pétitions véhiculent donc une vision du chemin où l'horizon dépasse le cadre du voisinage immédiat.

6.3.2 La mutation des voies publiques, entre circulation locale et générale

Burghardt, dans son analyse du réseau routier de la péninsule du Niagara, observe que les établissements croissent rapidement et s'organisent dans les années 1820, accédant alors à un autre stade de développement⁸⁶. L'avancée du peuplement, l'arpentage des terres et leur division en cantons, de même que l'émergence des centres administratifs et le début de l'urbanisation influencent le déploiement des infrastructures

⁸⁶ Andrew F. Burghardt, « The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851 », *Annals of the Association of American Geographers*. 59, 3 (septembre 1969), p. 425-427.

routières dans l'espace, et ce, même si les routes organisées le long des principales rivières conservent leur importance. Qu'en est-il en territoire centricois ? Les chemins publics subissent-ils les mêmes influences ? Voyons cela de plus près en examinant les diverses interventions de voirie.

Comme nous l'avons vu, l'augmentation de la population dans les anciennes paroisses et l'avancée du peuplement vers l'intérieur des terres modèlent les chemins publics centricois, qui, une fois aménagés, deviennent un incitatif à l'établissement. Toutefois, contrairement à la situation ontarienne où les routes cantonales (*Concession Roads*) planifiées lors de l'arpentage des terres favorisent les implantations routières, il en est tout autrement dans les cantons centricois. L'institution des voies publiques se fait difficilement, entre autres, en raison de la faiblesse des moyens et des effectifs de population, et de l'inadéquation des lois de voirie avec le mode de concession des terres (front des terres plus large, population dispersée, faibles moyens des résidants, présence des réserves, etc.). Les octrois publics obvient partiellement à ces obstacles et encouragent l'aménagement de voie traversant plusieurs divisions cantonales, alors que les chemins sous la responsabilité des grands voyers s'organisent plutôt par localité, via le travail des corvéables.

De fait, le grand voyer réalise près de 80 % de ses procès-verbaux homologués dans les seigneuries. Ses interventions apparaissent très bien réparties dans l'espace et dans le temps, se chiffrant à moins d'une dizaine d'interventions par localité entre 1815 et 1841. Pourtant, la seigneurie Deguire ou rivière David se démarque par le plus grand nombre d'interventions pour une seule année, soit trois en 1816 et trois en 1834, sur un

total de neuf opérations de voirie, dont la majorité ont été réalisées à la demande du seigneur du lieu, Josias Wurtele. Grâce à ses efforts, la seigneurie est en grande partie établie et comprend environ 300 habitants en 1822⁸⁷.

Dans ses procès-verbaux, le grand voyer implante et verbalise autant de chemins de front que de routes, puisque les requérants réclament souvent, du même coup, un chemin de front traversant la rangée de concessions et une route pour joindre les concessions établies (voir les figures 6.1.1 et 6.1.2). La nature des interventions varie selon la rangée de concession. Dans les premières concessions, le grand voyer prolonge les chemins existants vers les localités adjacentes ou implante de nouvelles infrastructures pour raccourcir le cheminement vers l'église, le moulin et la voie d'eau. Dans les rangées de concessions plus récentes, il verbalise quelques axes centraux pour que les habitants puissent communiquer entre eux et joindre les établissements voisins, tout en leur permettant d'atteindre les terres non-concédées. En revanche, peu d'interventions modifient le chemin de long cours Québec-Montréal, qui a déjà fait l'objet de plusieurs réaménagements dans les années antérieures.

⁸⁷ 30 décembre 1822, « Requête des Habitans de Sorel, Drummondville, &c. », *JALBC*. Appendice L, No 6.

FIGURE 6.1.1
Aperçu des chemins publics du Centre-du-Québec en 1831, section est



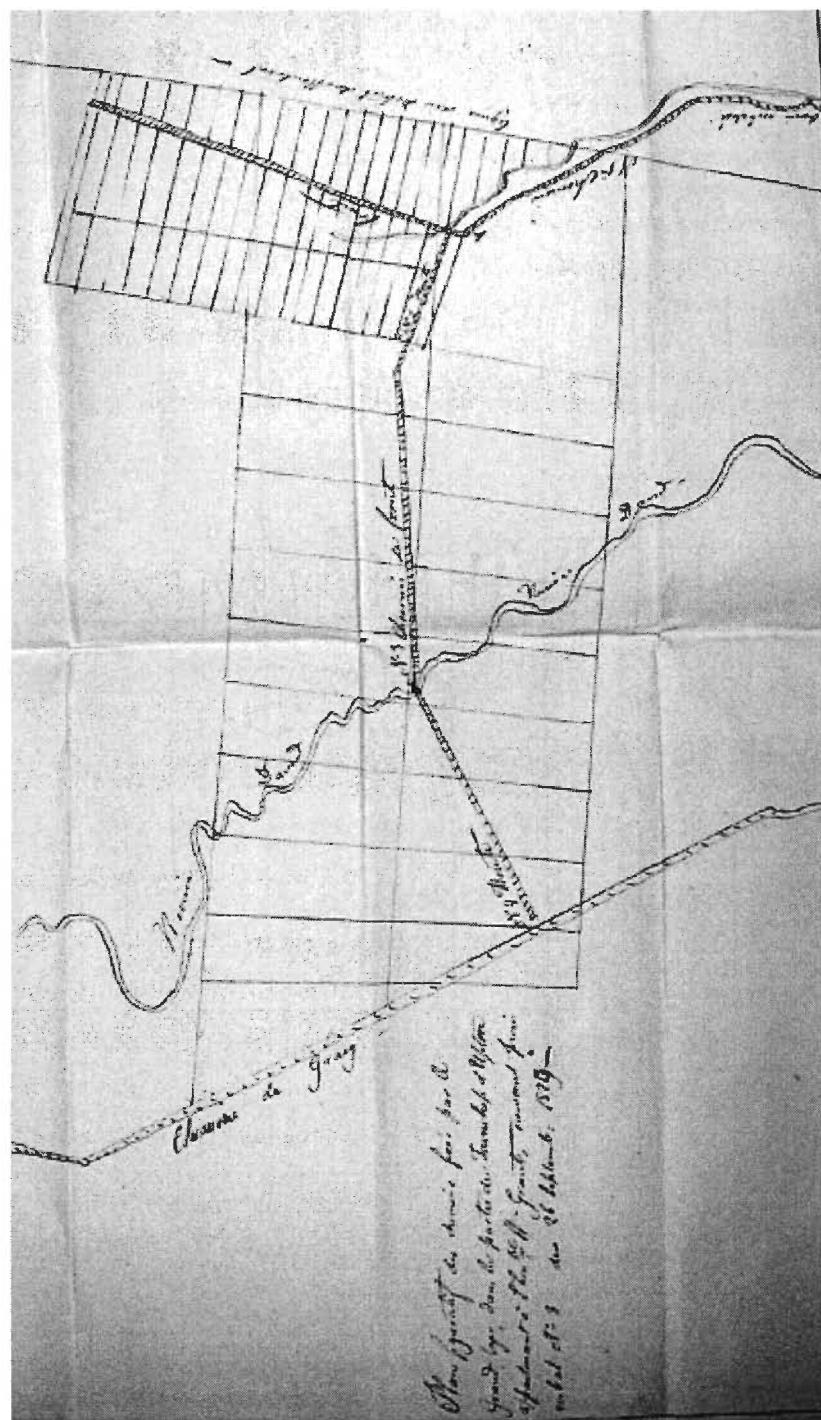
Source : Joseph Bouchette, *Topographical Map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francia and Gaspé, Lower Canada...* London [England], James Wyld, 1831. Disponible en ligne dans la collection numérique Cartes et plans de la BANQ à l'adresse : <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil.xs> Cette carte est beaucoup plus détaillée et plus représentative des chemins publics existants que celle réalisée sur l'ordre du gouverneur Murray en 1760, preuve que l'on connaît mieux le territoire et que l'on cherche à le « maîtriser ».

FIGURE 6.1.2
Aperçu des chemins publics du Centre-du-Québec en 1831, section ouest



Source : Joseph Bouchette, *Topographical Map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francia and Gaspé, Lower Canada...* London [England], James Wyld, 1831. Disponible en ligne dans la collection numérique Cartes et plans de la BANQ à l'adresse : <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil.xsp>

FIGURE 6.2
Chemins du canton d'Upton en 1829



Source : 26 septembre 1829, « Plan figuratif des chemins fixés par le grand voyer, dans les parties du township d'Upton appartenant à [l'honorables] W. Grant, suivant [le] procès-verbal No 3 du 26 septembre 1829 », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 3.63.

Nous constatons, au fil du temps, que les mentions de chemins de moulin disparaissent quasiment des documents de voirie. Le grand voyer officialise seulement deux chemins banaux, l'un à la troisième concession de La Baie en 1822, et l'autre, tout près de la branche nord-est de la rivière Nicolet en 1829⁸⁸. Ce faible nombre de chemins de moulin s'explique par plusieurs facteurs. D'une part, l'on préfère aménager ou continuer des routes pour joindre des chemins existants qui mènent à des moulins, parce que les chemins banaux sont onéreux pour le seigneur et pour les habitants. D'autre part, le droit de banalité, inhérent au régime seigneurial, ne s'applique pas dans les nouveaux établissements des cantons. On assiste plus largement à l'expression de la vieille tendance : le cumul des finalités des chemins publics. Par exemple, le 26 septembre 1829, le grand voyer établit, à la demande de Charles William Grant propriétaire du *township* d'Upton, un chemin de front sur le travers des lots 25 et 26 dans le 4e rang du canton d'Upton jusqu'à la rivière David, près de l'endroit où il bâtit un moulin à scie⁸⁹ (se référer à la figure 6.2). On évite ainsi la multiplication des infrastructures et, donc, des travaux et des frais supplémentaires.

En territoire cantonal, les interventions se font plus irrégulières. En 1822-1823, le député grand voyer, Charles Whitcher, s'appuie sur les pétitions de plusieurs habitants des cantons de Wendover, de Simpson, de Kingsey et de Shipton, pour officialiser le chemin royal sur la rive est de la rivière Saint-François. À la demande des commissaires

⁸⁸ 28 août 1822, « Procès-verbal qui fixe un chemin pour se rendre au moulin banal de François Despins, paroisse de la Baie-du-Febvre » et 23 mars 1829, « Procès-verbal qui fixe et établit une route publique et un chemin pour aller au moulin banal dans la paroisse et seigneurie de Nicolet », ANQ, Fonds Grand voyer, cahier 6, p. 5 et p. 214.

⁸⁹ 26 septembre 1829, « Procès-verbal fixant et établissant divers chemins dans le township de Upton », ANQTR, cahier 6, p. 240.

des communications intérieures, il réalise aussi plusieurs procès-verbaux afin de fixer la route de communication sur la rive ouest de la rivière Saint-François dans les cantons de Grantham, Wickham, Durham et Melbourne. En 1826, en présence du commissaire Frederick George Heriot, le grand voyer verbalise un chemin reliant la seigneurie Deguire au village de Drummondville, dans le canton de Grantham. Une autre voie, le chemin Craig, sis en partie au-delà de la limite sud de la région, traverse les terres des cantons de Shipton, de Tingwick, de Chester et autres pour atteindre la ville de Québec. Bien que commencé depuis les années 1810, le chemin n'est verbalisé qu'en 1828 dans le district des Trois-Rivières. Hormis la verbalisation de ces grandes voies de communication, les requêtes de chemin de front et de routes à vocation locale se révèlent fort peu nombreuses. La seule intervention de ce type se produit dans le canton d'Upton, en 1829, où le grand voyer établit deux chemins de front et deux routes publiques⁹⁰.

Les commissaires des communications intérieures privilégient, eux aussi, l'établissement d'une voie de part et d'autre de la rivière Saint-François, mais aménagent plusieurs embranchements des cantons vers les établissements sur le fleuve (voir les figures 6.1.1 et 6.1.2). Au départ, ils favorisent des embranchements sur la rive nord-est, du canton de Kingsey vers Nicolet (1816), puis vers Saint-Grégoire (1818), et un autre du fief Pierreville, à travers la seigneurie Courval jusqu'à une traverse pour atteindre le sud-ouest de la rivière et Drummondville (1816). Ce dernier chemin joint La Baie via la seigneurie Courval. Ensuite, l'on aménage un embranchement complet au

⁹⁰ En 1823, le canton de Shipton, point de convergence de la route de la rivière Saint-François et du chemin Craig et centre de peuplement important, fait l'objet de deux interventions de voirie implantant plusieurs chemins de front et routes. Cependant, nous n'avons pas retenu ces implantations, puisqu'elles se trouvent tout juste à l'extérieur de la limite sud de la région centricoise.

sud-ouest de la Saint-François, du village de Drummondville à la seigneurie Deguire (1824), puis vers Sorel (1826). En 1831, un tronçon s'ajoute sur la rive est joignant le fief Pierreville au canton Simpson. Tous ces tronçons permettent, d'une part, la liaison avec la ville des Trois-Rivières, centre administratif du district et siège des cours de justice, et, d'autre part, le village en croissance de Sorel, étant le seul endroit sur la rive sud où l'on trouve l'avantage d'une navigation régulière, d'où l'on peut ensuite en moins de 15-20 heures se rendre à Québec ou à Montréal, en tout temps de la navigation⁹¹. Ces voies de communication fournissent un accès à des lieux d'échange, où les gens peuvent vendre leurs produits, dont la potasse et la « perlasse », et se procurer en échange des articles de nécessité, tel le sel, le rhum et le plâtre de Paris⁹².

Les voies aménagées le long de la rivière Saint-François se poursuivent, sur la rive nord-est, à travers les cantons de Kingsey vers Shipton pour joindre le chemin Craig, puis, sur la rive sud-ouest, de Drummondville vers Brompton et Sherbrooke, le siège juridique du district inférieur de Saint-François à partir de 1823⁹³. De fait, le chemin de la rive sud-ouest revêt beaucoup d'importance, puisqu'il sert de voie de communication pour la poste et pour les missionnaires. Le village de Drummondville apparaît alors comme une étape obligée entre les cantons et les établissements du fleuve, faisant souvent office de repère pour les tracés routiers.

⁹¹ 8 février 1830, « Témoignage de Jean Olivier Arcand », *JALBC*. Appendice P, 8 mars 1830.

⁹² 1^{er} mars 1818, « Rapport de Joseph Badeaux et Frederick G. Heriot... », *Op. cit.*

⁹³ La création du district inférieur de Saint-François vise à favoriser l'administration de la justice dans les Cantons de l'Est, incluant les cantons de Durham, de Kingsey, de Chester et de Tingwick. Voir 22 mars 1823, « Acte pour ériger certains Townships y mentionnés en un District Inférieur de Saint François, et pour y établir des Cours de Judicature. » *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 3 Geo. IV, chap. 17, p. 339.

En outre, à la toute fin des années 1820, un autre territoire s'ouvre à la colonisation à l'autre extrémité du district, derrière la paroisse de Gentilly et tout près de la rivière Bécancour. Le grand voyer y interviendra à deux reprises. Tout d'abord, en 1830, il verbalisera le chemin aménagé par le commissaire, Jean Langevin, depuis la ligne de profondeur de la seigneurie de Gentilly jusque dans le canton de Blandford. Puis, au début des années 1840, il fixera divers chemins de front et routes dans les cantons de Stanfold, Arthabaska et Somerset, à la demande de plusieurs propriétaires terriens. Dès les années 1830, on estimait que le prolongement du chemin de Blandford vers le chemin Craig pourrait être d'une grande utilité pour les cantons sis sur ce chemin, permettant d'en abréger la longueur en utilisant la navigation sur le fleuve par les *Steam Boats* depuis Gentilly à Québec⁹⁴. Finalement, ce projet ne se concrétisera pas et la voie demeurera essentiellement vouée à la colonisation.

Loin de former deux réseaux distincts, les voies de communication intérieures aménagées par les commissaires s'arriment aux chemins publics établis et intègrent même, pour la plupart, le réseau officiel. Alors que les axes locaux de déplacement se multiplient, surtout les chemins de front et les routes, les axes voués à la circulation générale s'implantent plus lentement. Au chemin de long cours Québec-Montréal s'ajoute les voies aménagées le long de la rivière Saint-François pour pallier aux inconvénients et aux frais de la navigation. Le territoire centricois apparaît alors comme un lieu de transit vers Sorel et Trois-Rivières. Le réseau routier l'illustre parfaitement : aucun centre administratif n'émerge encore et la circulation est-ouest tarde à s'implanter

⁹⁴ 25 février 1830, « Témoignage de Louis Lagueux », *JALBC*. Appendice P.

à travers les cantons, laissant de larges pans du territoire inoccupés et privés de communication. Les exigences montent quand même d'un cran : on désire bénéficier d'un passage commode et en bon état.

6.3.3 Le triomphe de la voie publique

Dès que les populations locales en ressentent la nécessité et qu'elles en ont les moyens, elles requièrent le transport du grand voyer sur place pour qu'il verbalise « leur » chemin public. Il s'agit d'un droit acquis, bien ancré dans les consciences et les usages, comme l'illustre la requête des habitants de Saint-Pierre-les-Becquets qui demandent, en 1816, la continuation du chemin de front de la seconde concession, « ainsi qu'il est de droit et [d'équité]⁹⁵ ». Le grand voyer se porte, d'ailleurs, garant de ce droit. Car, le chemin public est une servitude dont chaque propriétaire a besoin sur la terre d'autrui pour communiquer au fleuve Saint-Laurent et « pour [divers autres] besoins de circonstance⁹⁶ ». C'est du moins la raison qu'il évoque pour justifier l'officialisation du chemin de front de l'Île Montesson de Bécancour, en 1840 ; officialisation qui ne fait pas l'unanimité, même si les habitants se sont réciproquement permis l'usage de la voie usuelle.

Nonobstant quelques réticences à l'égard de la verbalisation du chemin existant, les populations locales intègrent progressivement la notion de voie publique. Les propriétaires riverains semblent dorénavant considérer le chemin comme un espace

⁹⁵ 11 novembre 1816, « B Petition for a front road 2nd concession », *Op. cit.*

⁹⁶ 3 décembre 1840, « Procès-verbal qui ouvre un chemin de front dans l'île Montesson, paroisse de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 8, p. 231.

distinct de leur bien, puisque les documents de voirie ne rapportent aucun cas de fermeture de voie, ni d'embarras ou d'usurpation à des fins personnelles. Seule référence à un empiètement, pour ainsi dire, involontaire : l'existence de bâtiments construits trop près du front des terres pour aménager le chemin. Et, dans ce cas, les propriétaires concernés s'engagent volontairement à faire disparaître les empiètements (maisons, granges, fours et autres) dans les cinq prochaines années⁹⁷. De même, les requêtes renvoient constamment à l'avantage ou l'utilité publiques de la voie⁹⁸, alors que les moyens d'opposition soulignent plutôt l'inutilité du chemin pour les opposants (insistant sur le fait qu'il est de l'intérêt particulier de quelques requérants).

Les requérants demandent l'implantation, la continuation ou la verbalisation de voies pour bénéficier d'un libre passage, leur permettant de sortir de leur terre, de communiquer entre eux et d'accéder aux lieux publics. Certains rédigent une telle demande pour partager la charge et les frais d'un chemin privé, par exemple acquis par acte notarié et aménagé pour leur utilité particulière il y a quelques années, et, selon toute vraisemblance, dont l'usage croît rapidement⁹⁹. D'autres se plaignent plutôt de difficultés de passage, puisque leur chemin de front n'a pas de sortie, ce qui les oblige à

⁹⁷ 22 janvier 1834, « Procès-verbal pour chemin de front dans 5e rang de la concession Saint Christophe », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 8, p. 20.

⁹⁸ Évidemment, il est possible que le discours argumentaire des requêtes, souvent rédigé par un intermédiaire, ne véhicule pas toujours fidèlement les motivations ou la vision des habitants, mais nous considérons qu'il nous donne tout de même une prise appréciable sur une réalité très difficile à saisir.

⁹⁹ 5 juin 1823, « No 45 Requête concessionnaires, propriétaires et possesseurs de terres dans le fief Bécancour, en la paroisse St. Grégoire le Grand », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 8.47.

« passer & repasser par abonnement chez divers particuliers à prix d'argent¹⁰⁰ ». En revanche, lorsque les parties intéressées jugent qu'elles bénéficient déjà d'un passage adéquat, utile et en bon état, elles s'opposent généralement à un nouvel aménagement routier, n'y trouvant aucun intérêt.

La liberté de passer et de repasser en un endroit précis, qui représentait un grand avantage au XVIII^e siècle, constitue dorénavant un minimum acceptable. Les exigences augmentent, et les habitants ne se contentent plus, coûte que coûte, de l'infrastructure existante. Ils réclament dorénavant un passage plus commode et plus direct. On cherche à s'épargner les côtes escarpées et les terrains bas, inondés le printemps et l'automne, et donc fréquemment impraticables. On se plaint occasionnellement des détours du chemin et des distances considérables à parcourir pour se rendre de la concession à l'église, au moulin ou à la ville. Les pétitions présentées au gouverneur par les résidants des cantons tablent sur ces inconvénients pour justifier l'utilité du chemin sollicité. Ainsi, les pétitionnaires du chemin Drummondville-Sorel constatent, le 16 avril 1819, que l'itinéraire actuel comprend 45 miles et oblige à traverser deux fois la rivière Yamaska et quatre fois la Saint-François. Ils soutiennent, qu'en plus de leur épargner les dangers de ces traverses, la route projetée raccourcirait le trajet de 16-17 miles et leur éviterait plusieurs côtes, ravines et marécages¹⁰¹. Mêmes les contrats accordés pour améliorer les

¹⁰⁰ 25 juillet 1831, « Requête pour avoir une route du chemin de front des concessions de St. Antoine & de St. Pierre pour aller à celui dans Ste Anne, seigneurie Saint-François », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 2.73.

¹⁰¹ 16 avril 1819, « Memorial from the inhabitants of Wm Henry praying the road may be made [good] from the townships », BAC, RG1E17, vol. 4, dossier avril à décembre 1819.

communications intérieures incluent des clauses exigeant, notamment, que les côtes soient diminuées de façon à faciliter le passage avec des charges¹⁰².

En revanche, les mentions relatives à la sécurité du passage se font plutôt rares. On les retrouve spécifiquement dans les requêtes des résidants des cantons, qui décrivent la mauvaise condition des voies usitées afin d'obtenir l'implantation d'un chemin public. Il s'agit là, à notre avis, d'un indice que l'on s'éloigne du chemin primitif, que les ajustements majeurs à réaliser sur les voies existantes ont déjà été faits, que les populations sont satisfaites des voies dont elles bénéficient, et que les divers acteurs de voirie choisissent le tracé en ayant en tête ce critère de sécurité. Les plaintes concernant les dangers du passage (chute des arbres, étroitesse de la voie, marécages, etc.) se retrouvent surtout dans les témoignages décrivant la précarité des chemins établis dans les cantons, où l'on éprouve des difficultés à aménager la voie et à en assurer l'entretien.

6.3.4 La réglementation, la fréquentation et l'état des chemins

Plusieurs facteurs influencent l'état des chemins publics. Il y a, bien sûr, la nature du sol, les conditions climatiques et l'attitude des populations locales, ici les requérants et les corvéables, mais également les règlements de circulation et la fréquentation de la voie. Les conditions des chemins publics diffèrent donc beaucoup d'une localité à l'autre et, particulièrement, d'un tracé à l'autre. Or, les octrois publics contribuent-ils à pallier les lacunes de la loi de 1796, à combler les disparités et à améliorer les communications

¹⁰² 3 novembre 1815, « Marché entre Thomas Coffin et Joseph Badeaux Ecuiers et Ezra Dormand », *Op. cit.* et 6 octobre 1817, « Marché pour l'ouverture de chemins par Pierre Bureau et Louis Picotte envers Mess.r les commissaires de communications intérieures, Buckinghamshire », *Op. cit.*

intérieures ? Règle générale, le réseau primitif centricois est-il en bon état, bien que des correctifs soient souhaités ?

Malgré les doléances et les réclamations, les mesures légales tardent à se mettre en place. Les règles normalisant les usages des voies publiques se font plutôt rares. Nous remarquons, en revanche, une volonté croissante de réglementer la construction des « voitures d'hiver », vraisemblablement un indice de l'utilisation plus intense des chemins en saison. Dès 1821, la Société d'agriculture du district de Montréal soulève l'épineux problème des cahots formés par les voitures d'hiver en usage dans la province¹⁰³. Comme les cahots imposent des travaux considérables aux occupants, la Société demande alors l'amendement des lois de voirie et suggère que les paroisses assument elles-mêmes les réparations par contrat, se proposant même de réaliser des expériences pour comparer les *sleighs* et les traîneaux canadiens. Il faut toutefois attendre 1829 pour que le gouvernement porte son attention sur le sujet des cahots et finance des expérimentations sur la façon la plus convenable de fixer les limonières aux voitures d'hiver, expériences à être réalisées par les sociétés d'agriculture de chacun des districts¹⁰⁴.

¹⁰³ 3 janvier 1821, « Rapport de la Société d'Agriculture pour le District de Montréal », *Op. cit.*

¹⁰⁴ 14 mars 1829, « Acte pour affecter une certaine somme d'argent y mentionnée à l'effet de faire des expériences sur la méthode la plus convenable de placer les Limonières aux Voitures d'Hyver, aux fins de prévenir la formation des Cahots », *Statuts provinciaux du Bas-Canada*. 9 Geo. IV, chap. 71, p. 455-457.

Au début des années 1830, c'est plutôt la circulation estivale qui inquiète. Les commissaires, dont John Ployart et Daniel Thomas¹⁰⁵, dénoncent les ravages faits par ce que les habitants désignent comme les « waggons bostonnais¹⁰⁶ ». Ces voitures, communément attelées de quatre à six bœufs, portent de six à huit quarts ou barils de « perlasses » ou de postasses. Comme leurs jantes sont trop étroites pour le poids considérable qu'elles transportent, elles détruisent, dans un court laps de temps, le chemin le mieux fait et le mieux entretenu. C'est pourquoi, on réclame la réglementation des voitures, comme cela se fait d'ailleurs allègue-t-on dans tous les pays policés de l'Europe, entre autres, l'Angleterre, la France et l'Allemagne, où toute voiture portant des charges pesantes doit respecter une certaine régulation quant aux jantes des roues¹⁰⁷. Pourtant, le gouvernement n'entérinera aucune mesure du genre, peut-être parce que ceux qui tirent profit de ce commerce s'y opposeront. Entre 1839 et 1841, le Conseil spécial adoptera cependant trois lois successives pour pourvoir à l'amélioration des chemins de poste et des grands chemins royaux en hiver, entre autres, en légiférant la construction et l'utilisation des voitures d'hiver¹⁰⁸.

¹⁰⁵ 29 décembre 1830, « Rapport de la surveillance des travaux faits sur le Chemin du Village de Drummondville par les Townships, et les Seigneuries de Guire et St. Michel d'Yamaska, au Bourg de Sorel, par John Ployart », *JALBC*. Appendice E, 9 février 1831 et 20 janvier 1831, « Rapport de Daniel Thomas, un des Commissaires pour les Townships de Melbourne et de Durham, sur le Chemin de Hatley et de la Baie », *JALBC*. Appendice E, 1^{er} février 1831.

¹⁰⁶ Nous n'avons pas trouvé de définition du « wagon bostonais », mais nous croyons que l'expression pourrait renvoyer au fait que Boston constituait un marché important pour la potasse.

¹⁰⁷ Voir J. L. Ployart, « Détail des ouvrages faits et qui restent encore à faire sur le chemin de Drummondville à la Seigneurie De Guire, accompagnant le rapport du Commissaire appointé pour ce chemin », *JALBC*. Appendice F, No. 2, 27 janvier 1830.

¹⁰⁸ 30 mars 1839, J. Colborne, « Ordonnance pour pourvoir à l'amélioration des principaux chemins de Poste en hiver, qui conduisent de différentes parties de la Province, à Montréal, et pour d'autres objets », 2 Vict., chap. 34, p. 403-407 ; 13 mai 1840, C. Poulett Thomson, « Ordonnance pour pourvoir à l'amélioration des Grands Chemins de la Reine, dans cette Province, en hiver, et pour d'autres objets »,

Comme les conditions hivernales paralysent la navigation, les gens se servent davantage des chemins d'hiver — d'autant plus qu'ils facilitent le transport des lourdes charges — ce qui explique que le gouvernement se préoccupe tant de leur état. Il est toutefois difficile d'évaluer l'importance de la circulation hivernale ou autres, puisque la majorité des documents de voirie ne renferment aucune allusion à cet effet, hormis de rares informations qualitatives. Par exemple, en 1838, le grand voyer constate que les pontages sur le chemin de front de la concession Bois de Bécancour « sont pourris de vétusté ou ont été enlevés par les hautes eaux, et [que] les propriétaires se trouvent maintenant dans le même état qu'en 1797, avec cette différence qu'il passe beaucoup plus de monde dans ce chemin maintenant¹⁰⁹. » En général, les déplacements paraissent plus nombreux, notamment à certaines périodes de l'année et lorsque les chemins sont en bon état.

Or, les plaintes relatives au mauvais état des voies publiques abondent nous laissant une impression de chemins déplorables en tout temps. En regardant de plus près, nous constatons cependant que les griefs concernent particulièrement les chemins printaniers et automnaux, là où la circulation est plus intense. L'abondance des témoignages s'explique aussi, en partie, par la nature des documents de voirie consultés. En effet, les requêtes et les rapports des commissaires réfèrent à l'impraticabilité de la voie pour justifier une nouvelle infrastructure ou un octroi d'argent, tandis que les moyens d'opposition contestent ainsi l'avantage d'un chemin verbalisé. C'est pourquoi,

³ Vict., chap. 25, p. 113-117. 9 février 1841, Sydenham, « Ordonnance qui amende les Lois ayant rapport aux Chemins d'Hiver », 4 Vict., chap. 33, p. 671-675.

¹⁰⁹ 5 octobre 1838, « Procès-verbal qui ordonne la réparation du chemin de Bécancour, sur le bord du fleuve Saint-Laurent », ANQTR, Fonds Grand Voyer, cahier 8, p. 135.

les procès-verbaux contiennent moins d'informations sur la condition des chemins.

Mais, qu'est-ce qu'un chemin praticable ?

La praticabilité se définit tout d'abord selon le degré de perfectionnement de la voie. En 1828, John Neilson résume bien les stades successifs de la réalisation d'un chemin, chacun étant qualifié par rapport à la facilité du passage d'un moyen de transport particulier. Ainsi, la première ouverture consiste simplement à abattre une route à travers la forêt, puis à enlever les bois et les nuisances pour faciliter le passage d'un traîneau pendant l'hiver. La suivante permettra à un cheval, puis à une charrette de passer en été. Le dernier stade, l'idéal à atteindre, rendra possible les voyages ordinaires au marché avec une charrette à provisions¹¹⁰.

Mais, les exigences évoluent aussi au rythme de l'avancement des défrichements et de la progression des besoins en termes de déplacement. Comme l'indiquent les divers documents de voirie, le chemin doit permettre le passage des voitures « en toute saison de l'année¹¹¹ ». Les commissaires exigent que les chemins réalisés par les contractants soient faits « roulables », donc sans souche ni racine sur 16 pieds de largeur pour y passer aisément avec deux voitures chargées l'une contre l'autre¹¹². Cependant, les aménagements ne garantissent pas toujours la praticabilité de la voie, par exemple les

¹¹⁰ 8 mai 1828, « Témoignage de John Neilson », *Op. cit.*

¹¹¹ 27 mai 1829, « Major Ployart proposed a mode of carrying on the work on the road from the seigniory de Guire to Drummondville, to Lieut. Colonel C. Yorke civil secretary », BAC, RG1E17, vol. 5, dossier mai-juin 1829.

¹¹² 31 octobre 1815, « Marché entre J. Carmel et T. Coffin & L Guguy commissaires des communications intérieures pour ouvrir chemin de Nicolet à Kingsey twp », BAC, RG1E17, vol. 3, dossier octobre 1815 et 6 octobre 1817, « Marché pour l'ouverture de chemins par Pierre Bureau et Louis Picotte envers Mess.r les commissaires de communications intérieures, Buckinghamshire », *Op. cit.*

côtes de la rivière Nicolet, bien que nettoyées d'arbres et aplanies par les contractants, Pierre Bureau et Louis Picotte, demeurent inaccessibles aux voitures « à lège¹¹³ », c'est-à-dire ne transportant aucun chargement. Les requêtes comprennent aussi quelques descriptions de chemins impraticables, soit des sections de voie où l'eau séjourne et ne permet que de passer par « voiture d'eau », ou encore des endroits où il est dangereux de circuler à cheval et en voiture, puisque les animaux s'y embourbent¹¹⁴.

Les nouvelles infrastructures, sitôt aménagées, sont victimes de leur succès, puisque l'augmentation des charrois contribue à leur dégradation rapide. Ainsi, en 1830, les commissaires pour l'ouverture du chemin depuis Gentilly jusqu'à la rivière Bécancour affirment que le besoin urgent de cette communication a conduit les habitants à fréquenter le nouveau chemin, dès son ouverture, en septembre dernier, et ce, malgré son état d'imperfection¹¹⁵. Mais, les pluies d'automne jumelées au passage des voitures à roues l'ont rapidement rendu impraticable, les usagers enfonçant dans la terre imbibée d'eau, ce qui les a privé de communication jusqu'au moment des fortes gelées. En 1831, quoique le commissaire ait remis en état le chemin dans les quatre dernières concessions de Gentilly, les fortes pluies et le nombre de voitures y passant journallement ont

¹¹³ 2 janvier 1821, « Affidavit de François St. Pierre, cultivateur de la paroisse de Saint-Grégoire » et 4 janvier 1821, « Affidavits de Joseph Hébert et de François Blais, cultivateurs de la paroisse de Saint-Grégoire », *JALBC*, Appendice C, No V, 24 février 1821.

¹¹⁴ Pour quelques exemples, voir 28 avril 1827, « No 14 Requête de Félix Hébert père & autres tendant à faire ouvrir un chemin de front à ses deux extrémités », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 12.59 et 29 mai 1837, « Requête no 39 de Pierre Dubois et autres de Bécancour », ANQTR, Fonds Grand Voyer, pièce détachée 1.66.

¹¹⁵ 2 février 1830, « Rapport de F. Legendre, F. X. Delisle et Jean Langevin, commissaires pour faire ouvrir un Chemin depuis Gentilly à la rivière Bécancour », *JALBC*, Appendice F, no 1.

tellement gâté le chemin qu'il a dû en refaire d'autres peu de temps après¹¹⁶. Car, un bon chemin doit être « passable », mais aussi avantageux et sûr en toute saison.

Par ailleurs, le commissaire John Ployart témoigne, le 10 février 1830, de la vitesse des déplacements sur le chemin de la seigneurie Deguire au village de Drummondville. Il soutient qu'à la fin du mois de novembre dernier, le révérend Ross, pasteur de l'Église protestante de Drummondville, a emprunté le chemin, « dans un Waggon léger, après de la pluie, en moins de trois heures, [...] ce qui fait une distance de 16½ milles, dont trois milles, où il n'avait été fait aucun travail, et qui présentaient un grand nombre de pontages neufs non recouverts de terre¹¹⁷. » Malgré la vitesse moyenne de 5.5 miles à l'heure qui atteste de sa praticabilité, Ployart prédit que le chemin redeviendra mauvais dans le délai de trois années, si aucun octroi d'argent ne permet de l'achever. Cet exemple illustre bien que les chemins publics demandent des investissements continuels, que ce soit en temps, en énergie ou en argent, afin de prévenir les détériorations, au point de se voir privé de communication. En somme, la préservation de la voie, de sa commodité et de sa sécurité, représente un combat de tous les instants.

Au milieu des années 1810, la voie publique devient une nécessité, et même un élément indispensable pour tous, que ce soit pour favoriser la colonisation, l'agriculture

¹¹⁶ 5 février 1831, « Rapport de Jean Langevin, commissaires pour améliorer le chemin depuis Gentilly jusqu'à la rivière Bécancour, ainsi que celui des quatre dernières Concessions de Gentilly », *JALBC*. Appendice E.

¹¹⁷ 10 février 1830, « Témoignage de John Ployart », *JALBC*. Appendice P, 8 mars 1830.

et le commerce. Reflet des changements ambients, le chemin public acquiert une notoriété jusqu'à maintenant inégalée, ce qui explique la multiplication des interventions de voirie. Derrière une apparente indépendance des démarches des grands voyers et des commissaires, subsiste une similitude et une complémentarité dans les actions. Les octrois publics permettent la réalisation d'infrastructures trop considérables pour reposer seulement sur quelques occupants de terre dispersés, ici et là, sur son parcours. Par contre, une fois celles-ci complétées, on demande souvent leur verbalisation pour en confier l'entretien aux propriétaires terriens adjacents. Le chemin public se révèle alors tout autant un atout qu'un fardeau pour les populations locales, qui en bénéficient pour accéder aux terres à concéder, à l'église, au moulin et aux établissements voisins, mais qui héritent, en même temps, d'une lourde responsabilité : la corvée d'entretien.

Bien que l'on reconnaissse le comté de Buckinghamshire comme un espace transitoire important entre les districts de Montréal et de Québec, aucun axe est-ouest véritablement praticable ne s'implante. Certes, il y a bien le chemin Craig, mais son piteux état nuit considérablement à la circulation. Au réseau routier primitif se greffent uniquement quelques axes d'intérêt général en provenance des cantons, de même que des axes locaux qui continuent de desservir le voisinage immédiat, ce qui ne garantit en rien leur bon état. Alors que, pour certains, le droit de passage prime encore sur la condition de la voie, d'autres, de plus en plus nombreux, désirent y passer avec des voitures chargées, élevant les standards de praticabilité. Et, comme ces gens intéressés discernent clairement l'importance de la voie publique, ils la perçoivent moins comme

une réduction de l'espace « d'ordre privatif¹¹⁸ », et ne cherchent ni à la fermer ni à l'usurper.

Par ailleurs, rien dans les documents de voirie ne laisse présager la fin du régime des grands voyers. Seules les critiques persistantes des contemporains à l'effet que les lois de voirie sont inefficaces et préjudiciables à la formation de nouveaux établissements (surtout en territoire cantonal) constituent des indices de l'incapacité de l'administration en place, particulièrement le grand voyer, de répondre efficacement au besoin en chemins publics. En 1829, même le Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures proposait qu'on laisse la direction des chemins particuliers aux habitants pour que le gouvernement puisse se concentrer entièrement sur les grandes routes¹¹⁹. Le changement envisagé ne surviendra qu'en 1841 avec l'établissement des autorités locales et municipales¹²⁰, qui prendront, dès lors, en charge l'ouverture et l'entretien des chemins sur leur territoire, abrogeant ainsi le régime des grands voyers pour le remplacer par un système de gouvernement local d'influence anglaise et américaine.

¹¹⁸ Sur le concept d'espace d'ordre privatif, voir Lionel Remot, *Routes et déviiances en Ille-et-Vilaine, 1870-1914*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute Bretagne Rennes II, 1999, p. 3.

¹¹⁹ 2 février 1829, « 3^e rapport du président F. Blanchet », *Rapports du Comité spécial sur les chemins...* *op. cit.*, p. 5

¹²⁰ 29 décembre 1840, C. Poulett Thomson, « Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement en cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle », 4 Vict., chap. 4, p. 51-87.

CONCLUSION

Notre thèse sur l'évolution de l'administration de voirie et des chemins publics illustre bien les principaux changements qui modèlent la société coloniale, entre autres, le passage progressif d'un État absolu et centralisateur à un État de droit, plus démocratique. Toutefois, la cession de la Nouvelle-France aux Britanniques dans les années 1760 n'occasionne pas une rupture radicale avec le système de voirie en place. En fait, les autorités coloniales anglaises maintiennent la charge de grand voyer et nomment même un titulaire par district judiciaire, les considérant comme des intermédiaires essentiels. Après une tentative d'anglicisation des pratiques, en 1766, celles-ci se montrent rapidement conciliantes, à partir du milieu des années 1770 en raison, notamment, de la révolution américaine. La nouvelle ordonnance de voirie de 1777 reconnaît les droits acquis et les pratiques coutumières, qui perduraient de toute façon. Dès lors, la voirie devient un système hybride original où les pratiques anglaises et françaises se côtoient. La centralisation demeure forte, le gouverneur et le Conseil exécutif contrôlant les activités du grand voyer.

Dans la foulée des événements révolutionnaires américain et français, les années 1790 marquent toutefois le début de la décentralisation administrative. À la faveur de l'implantation de l'État de droit et d'un système de gouvernement plus démocratique le grand voyer gagne en autonomie, alors que les dirigeants coloniaux renoncent à leur pouvoir de ratification au profit des juges de paix. La régie des voies publiques se fait

désormais au niveau du district judiciaire. La loi de voirie de 1796 instaure un formalisme accru des procédures, réglant minutieusement chaque étape. Les prescriptions écrites tendent désormais à prédominer sur l'oral et le droit l'emporte sur la coutume, comme le montrent, les nombreuses demandes de verbalisation de chemins usités et la multiplication des documents écrits relatifs à la voirie (requêtes, avis de visite, moyens d'opposition, etc.). Malgré le fait qu'elle soit peu adaptée aux conditions prévalant en territoire cantonal, cette loi subira peu de modifications et servira de cadre de référence jusque dans les années 1837-1838.

Durant les années 1815 à 1835, le gouvernement tentera bien de remédier aux lacunes existantes en octroyant des fonds publics pour l'aménagement de grandes voies de communications intérieures. Mais, devant le succès limité de ces mesures, celui-ci se résoudra, au début des années 1840, à abolir la charge de grand voyer. Certains pouvoirs et responsabilités seront transférés aux nouvelles autorités municipales. Cependant, l'État se réservera le pouvoir d'intervention sur les grandes routes de colonisation, aménagées sous la responsabilité d'un nouvel organisme : le Bureau des Travaux publics. Ces changements inaugureront une nouvelle ère pour la voirie.

La thèse aborde également une question encore très peu étudiée par l'historiographie canadienne, mais étroitement en lien avec la construction de l'État : la naissance de l'espace public, son évolution et son enracinement dans les pratiques et les représentations. La formation de l'espace public, que nous abordons ici par le biais des voies publiques, passe par l'élaboration d'un code de voirie, détaillant les prérogatives et les responsabilités de chacun des acteurs. L'État s'arroge, pour ainsi dire, le droit

d'intervention sur les chemins pour le bien et l'utilité de ses sujets, surimposant sa compétence à celle des seigneurs. La voie publique, alors régie et gérée par le droit de voirie comme un espace public distinct de la propriété privée ou commune, procède d'un projet étatique.

La reconnaissance du chemin comme un espace de circulation, libre et gratuit, où chacun peut passer et repasser à sa guise, constitue une première étape du processus. Nous constatons que la séparation entre usage privé et public pose toutefois problème, d'autant plus que le chemin passe sur la terre des occupants, lesquels le construisent, l'entretiennent et le réparent comme s'il leur appartenait. Aussi, n'est-il pas rare de les voir obstruer la voie et se l'approprier à des fins individuelles. La fréquence de telles pratiques diminue toutefois au fil des ans alors que la notion de voie publique imprègne les consciences et que le besoin de voies publiques se fait plus pressant chez les populations locales (surtout à partir de la fin du XVIII^e siècle). S'il s'agit, au départ, d'une volonté gouvernementale, les populations locales y voient assez rapidement leur intérêt.

L'extension du territoire occupé mais aussi l'affirmation de la primauté du droit de voirie sur les obligations traditionnelles inciteront plusieurs usagers à réclamer la verbalisation de chemins usités, autant pour garantir leur droit de passage que pour maintenir la voie en bon état. À mesure que la marche du peuplement progresse vers les seigneuries de l'intérieur et les cantons, la voie publique devient une nécessité. La possibilité de passer librement en un lieu précis est considérée dorénavant comme un acquis. Le chemin rudimentaire, s'il convient pour un contexte pionnier ou pour une

courte période, devient vite inadéquat. Les occupants réclament alors une voie commode et sécuritaire, praticable pour les voitures (surtout après 1815). Ils la considèrent alors véritablement comme un espace public distinct de leur propriété et du domaine privé en général.

Appréhender, comme nous l'avons fait, la construction de l'espace public à l'extérieur des agglomérations urbaines ou villageoises apporte une dimension originale supplémentaire à notre démarche. À ce jour, les études de l'espace public ont été, en effet, presque exclusivement associées au milieu urbain. L'organisation spatiale, la densité de population et ses différents besoins (par exemple se nourrir et se déplacer) y entraînent l'aménagement rapide de lieux de sociabilité, tels les marchés et les rues, et l'intervention hâtive des autorités pour en réglementer l'usage. L'examen d'un territoire en formation, faiblement peuplé et éloigné des grands centres, nous a permis de porter l'analyse sur un milieu, où les supports à la vie de relations s'aménagent beaucoup plus lentement et où la primauté des coutumes risque de se maintenir plus longtemps.

La première étape de cette construction de la route comme espace public est franchie lorsque les autorités coloniales commandent l'établissement d'un chemin royal dans chacune des seigneuries habitées. Cet axe relie les censitaires d'une même seigneurie, tout en leur permettant d'accéder, d'une part, aux nouvelles concessions, et, d'autre part, au fleuve qui s'avère la principale voie de communication avec le reste de la colonie. À la fin des années 1780, nous retrouvons généralement un chemin public à la première rangée de concession de chacune des seigneuries riveraines du fleuve, auquel se greffe parfois une route pour joindre la seconde rangée de concession. Au

début du XIX^e siècle, cet embryon de réseau routier progresse sensiblement, suivant les impératifs de la colonisation et de la connexion. Cependant, il s'organise encore sur une base locale, de manière à donner accès aux terres disponibles et aux principaux pôles d'activité (le moulin, l'église, la commune, la voie d'eau, etc.).

L'existence d'une voie de communication terrestre d'est en ouest, d'une extrémité à l'autre du district, demeure une réalité bien fragile, voire idéelle. Le chemin royal Québec-Montréal sur la rive sud du fleuve, initié par les autorités coloniales et officialisé au début du XIX^e siècle, ressemble en fait davantage à un assemblage de tronçons locaux que l'on utilise pour circuler dans le voisinage. L'ouverture des cantons à la colonisation modifiera à peine la configuration du réseau. Les chemins alors implantés par le gouvernement le long des rivières Saint-François et Bécancour relient les cantons aux établissements riverains du fleuve et se surajoutent aux chemins verbalisés. Pour sa part, le chemin Craig, compte tenu de son piteux état, ne favorise guère les déplacements terrestres vers la ville de Québec.

Ainsi, le réseau se développe durant les premières décennies du XIX^e siècle de manière à mettre en relation les concessions plus éloignées et les anciennes paroisses, situées plus près du fleuve. Cela est particulièrement vrai pour les cantons à proximité de la rivière Saint-François, où une première véritable route de liaison est aménagée vers 1822. Malgré le rôle central de gros bourgs comme Saint-Grégoire, Nicolet ou La Baie, le territoire centricois ne comporte pas encore de véritables noyaux villageois d'importance. Bien que le grand voyer utilise le terme village dans ses procès-verbaux, nous ne retrouvons aucune implantation de rue, ce qui pose l'hypothèse de l'existence de

villages en formation où les emplacements sont simplement dispersés le long du chemin existant.

L'analyse des étapes jalonnant l'inscription spatiale des infrastructures routières nous aura par ailleurs permis de dépasser l'image simpliste d'une organisation hiérarchique et autoritaire, où le grand voyer impose unilatéralement ses décisions aux habitants. En réalité, la route constitue incontestablement un lieu de pouvoir, théâtre de négociations et de tractations entre des conceptions, des perceptions et des expériences multiples, voire divergentes. Les chemins, souvent réclamés par les habitants au gré de leurs besoins, sont réglés et officialisés par les autorités, qui ordonnent ensuite leur réalisation et leur entretien par les requérants, sous la supervision des officiers locaux. Certes, le code de voirie impose des règles et des façons de faire pour procéder à la délimitation de la voie publique, au partage des charges et à l'aménagement proprement dit l'infrastructure. Mais, le grand voyer consulte les populations locales, suscite leur avis et visite les lieux. Il arrive même fréquemment qu'il officialise sans plus de façon une infrastructure existante ou projetée qui rallie la majeure partie des acteurs locaux.

Bien entendu, il arrive également que les opinions et les intérêts divergent allant jusqu'à des oppositions formelles et des refus d'homologation. Mais, cette opposition nous apparaît somme toute assez limitée. Car, à moins qu'ils ne la jugent inutile et qu'ils l'apprehendent alors strictement comme une charge de travail supplémentaire, les intéressés conviennent aisément de l'importance d'aménager la voie publique. La résistance était également susceptible d'emprunter une forme plus passive et insidieuse au moment de l'exécution des corvées. Les documents de voirie ne comprennent

toutefois aucune mention à cet effet. Nous présageons qu'en territoire centricois, où il existe seulement un réseau routier primitif, la nécessité et l'utilité de la voie publique semblent l'avoir emporté sur les récriminations des uns ou la mauvaise volonté des autres.

À la fin du XVIII^e siècle, de nouvelles pratiques et de nouveaux standards apparaissent progressivement. Les descriptions de tracé annoncent la valorisation de la science et de la raison qui accompagne l'implantation de l'État de droit¹. Au XIX^e siècle, l'expression de nouveaux besoins et d'exigences plus précises se répercute sur les projets routiers et sur les procédés de voirie. De nouveaux agents font alors leur apparition, les commissaires des communications intérieures. Dotés de moyens étendus, ceux-ci prennent en charge la construction de longs tronçons routiers. Pour cela, ils engagent des contractants ou des journaliers et ils n'hésitent pas à utiliser de nouvelles techniques de construction. Ces innovations se font au détriment des méthodes traditionnelles, les corvées plus particulièrement, dont ils remettent même en question l'efficacité.

Au cours des dernières années, nous avons consacré un temps considérable à rechercher la documentation pertinente à notre objet d'étude, à la traiter et à l'analyser.

¹ L'anthropologue Heather K. Crowl, dans son étude sur l'évolution du réseau routier virginien, explique ces changements par un phénomène culturel : la transition d'une organisation post-médiévale à un ordre géorgien. « The shift involved a change from a natural, cyclical, and communal way of life to a more ordered, secular, and private way of life. » Selon Greg Laugero, c'est aussi le passage d'une infrastructure basée sur des règles à une infrastructure appuyée sur la connaissance et l'expertise. Voir Heather K. Crowl, *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*. M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, p. 2-3 et p. 138-140 et Greg Laugero, « Infrastructures of Enlightenment: Road-making, the Public Sphere, and the Emergence of Literature », *Eighteenth-Century Studies*. 29, 1 (1996), p. 48-50.

Sans doute parce que le chantier était encore relativement neuf lorsque nous avons commencé notre recherche, beaucoup reste encore à faire. Pour bien cerner les impératifs et les rythmes d'implantation des infrastructures routières québécoises, il serait essentiel, croyons-nous, d'étendre l'étude à d'autres territoires, la rive nord du district trifluvien notamment. Ainsi, nous pourrions acquérir une connaissance plus fine des enjeux, des pratiques et des représentations des voies de passage et de l'espace public, tout en cernant les continuités et les ruptures qui jalonnent le développement de la société coloniale. Car, le chemin suppose une vie de relations et tout un univers de symboles et de représentations qui le particularisent en tant qu'espace identitaire.

L'étude de la progression des rues et des chemins publics dans des zones périurbaines pourrait, par ailleurs, apporter un nouvel éclairage sur les débuts du processus d'urbanisation. Elle révélerait certainement l'existence de rythmes différenciés dans l'établissement des voies publiques et mettrait au jour des problèmes particuliers liés à un usage plus soutenu.

Les documents de la voirie ont été notre source principale pour mener à bien notre étude. L'exploitation systématique d'autres séries documentaires permettrait de compléter le portrait du réseau en formation. Nous pensons ici en particulier aux actes notariés qui nous informeraient certainement sur les conventions ou les marchés passés entre des particuliers pour l'aménagement ou l'entretien des voies et des ponts d'ordre privatif. L'examen des documents judiciaires, dont les poursuites pour retard ou refus d'exécuter les travaux de voirie, nous permettrait, notamment, d'évaluer l'ampleur de la résistance, et la force de l'encadrement exercé par les officiers locaux. L'examen

minutieux des archives coloniales pourrait aussi nous fournir des informations précieuses sur le rôle des commissaires et sur les dimensions concrètes du fonctionnement de l'administration de la voie publique en contexte pionnier.

Par ailleurs, il faut étendre l'analyse de l'administration de voirie jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Nous savons que les années 1840 à 1860 correspondent à une période transitoire importante pour l'implantation du régime municipal. La voirie reposera désormais entre les mains des élus locaux. L'*Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada* de 1855 confiera au conseil municipal toutes les étapes d'inscription spatiale des infrastructures routières, de l'évaluation des requêtes à la supervision des travaux. La nouvelle loi modifiera substantiellement l'organisation même de l'État au niveau local touchant des questions aussi fondamentales que les notions d'utilité publique, de partage de responsabilité et de « localism² ».

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la corvée et la cotisation cohabiteront selon la municipalité, le trajet, de même que la nature et l'ampleur des travaux à accomplir. Un nouveau partage des responsabilités s'opérera également entre propriétaires et conseil municipal. Car, toute personne ayant subi des dommages sur un chemin public mal entretenu pourra intenter une poursuite judiciaire contre la municipalité fautive. Cette mesure contribuera vraisemblablement à améliorer la condition des infrastructures routières, qui varie certainement d'une localité à l'autre, hypothéquant l'efficacité du réseau routier. De même, l'introduction d'un nouveau

² Hal S. Barron, « And the Crooked Shall be Made Straight : Public Road Administration and the Decline of Localism in the Rural North, 1870-1930 », *Journal of Social History*, 26, 1 (1992), p. 81-103.

moyen de transport, le chemin de fer, influera certainement sur la configuration du réseau routier centricois, en ajoutant aux liaisons terrestres nord-sud existantes un moyen efficace de circulation est-ouest à l'intérieur des terres.

Quoiqu'il en soit, notre étude sur la genèse du réseau routier centricois aura permis d'apporter un nouvel éclairage sur des aspects importants de la construction de l'État et de l'espace public moderne. Elle aura également permis d'établir une périodisation inédite de l'implantation et de l'extension des chemins publics dans l'espace québécois, notamment sur un territoire encore en formation au milieu du XIX^e siècle. Sur un autre plan, notre recherche est venue clarifier le schéma relationnel des acteurs de voirie sous le Régime français et la période coloniale britannique, nous éclairant sur la nature de leurs rapports, leurs pratiques et leurs représentations. Elle aura enfin montré comment sont régulées les diverses étapes du lent processus menant à l'inscription spatiale des voies publiques.

ANNEXE 1.1

Exemple de procès-verbal, seigneurie de Bécancour, 1718

Grand Chemin En profondeur Le Long de
la Riviere Beaucroissant paroisse de la châtraine
de la Ste Vierge Et St pierre.

... pt ut dix huit Les 7 Juillet En vertu du
Règlement general des polices arrêté au Conseil Supérieur
des Pays le lundi 1er fevrier 1708 Article touchant
touchant les chemins; Nos pierres Robineau chevalier
seigneur de Beccanoy et Baron d'espagnac Conseiller du Roy
grands Justiciers des Pays; avons réglé le grand chemin appartenant
le long dela Riviere Beaucroissant a nous appartenante en
+ de 8 quarts obliquement et aduis du M^r Turcet capitaine de milice
de la cité de la Roche lequel est assentement et aduis du M^r Turcet capitaine de milice
de la cité de la Roche, du M^r François Rigot Lieutenant de la
Cour de l'Aud, des Poissons Maré prenant un peu endea de
la pointe du Loup au nord est de la riviere, la contoyant tout
Le long a iuste distance jusque a la maison de feu Piem
Petit passera au nord est de la grange d'Iura droit tout le
long jusque a la maison de commandant passera au Loup
de son estable - Il ira gagner l'ancien chemin tracé
duz ditz grange et auz ditz chemins passera
entre les bastimens de gaillou et s'iuira tousiours le
chemin quil a tracé depuis long temps passera devant
la pointe et s'iuira tousiours jusque a la riviere iudicé la
quelle passera montera par le chemin qui est au Loup
dans la ditz riviere continuera ainsi jusque a la fonte
qui est entre Le M^r Herbal et gaillou - Et lorsqu'il y sera
arrivez passera au nord d'la ditz Borne Le Long dela
petite riviere continuera jusque au ruisseau qui est
chez pere Chommer qui abattra quelques Fredes que
font fourmer le chemin trop court s'iuira toisevers le
Long dela route a iuste distance comme lez lay desm des
les que chez Chastanay qui estora les bâtiments et bastis
le chemin d'Iura en suite ira passer au nord d'la riviere
du Ruisseau qui est oultre lez lay Et mastez et
feront une molles propre a passer les charri

Exemple de procès-verbal, seigneurie de Bécancour, 1718 (suite)

Lequel ruisseau passé ira droit passer devant la grange
 de matié. Et ira le plus droit qui pourra tomber sur chenau
 de la brie il laquelle sera montée sierra touszours laquelle
 iusque chez Bigot Epasseur devant la porre et ira droit
 par le chemin que nous avons acu toutes le vendre a la
 chapeau de long et gardien de vendre a chuey quont fait
 les sauvages; Et au bout soy rendra le chemin passi
 cables en abattant les arbres et fredoches obstant l'espere,
 Et caillouer appauissant les buies Remplissant les trous
 Et vallois faire tout ce qui sera nécessaire pour que le chemin
 soit praticable et au tout de double pas. En signor,
 assr. Tuval Capitaine de milice en vertu de mesme
 Règlement quel de police de faire faire les dits
 chemins et de commander les habitaans a cet effet que
 ceux qui embarrasseroient les dits chemins soit punis
 cloutures, lamenes ou autrement seront condamnée a
 jngt lunes dans une que le mauguiller du cheve
 sera tenu de faire payer faulx a luy des Repondre
 en son propre Et quiné non fait et arrêter les routes
 et au que dessus Et auons acu les susdits nommee
 signe le present pour acte X. D. errot.
 françois Bigot longu massé
 La couverte David a desavé ne leauoir signe dace
 enquis a lordonance
 Robineau De Bécancour

Source : 7 juillet 1718, « Procès-verbal de Pierre Robineau de Bécancour pour le grand chemin le long de la rivière Bécancour, paroisse de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge et de Saint-Pierre », BANQ, 03Q_E2, P55. Disponible en ligne à l'adresse : <http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

ANNEXE 1.2

Exemple de procès-verbal, paroisse de Bécancour, 1801

District des Trois Rivières
Québec Canada

chemin depuis la ligne Seigneuriale
de Cormoyer jusqu'à la terre de jacq'
Gri dit Richard.

Qu'il soit connu que moi John
Autobus grand voyageur alle Distre
de trois provinces, province du Bas
Canada sur la demande de Jean
Et Larivière inspecteur des chemins
et ports, et des domaines Gouvernementaux et nombre d'autres
habitants de la paroisse de Beaumont sur les fiefs à Seigneurie
des Sieux et Cormoyer représentant la plupart qui se y avoit
que je visitais le chemin de roi sur les susdits fiefs et paroisse
prudent de la ligne du feu Cormoyer a venir jusqu'à la terre
de Jacques Gri dit Richard et pour la convenience et sûreté
d'celui accordent aux habitants de la dite paroisse un
moyen verbal et aussi pour la soumission et sûreté publique &c
jai donné en conséquence de la dite demande, un ordre ay. tenu
en date du 12 Novembre dernier prescrivant que la dite demande
et le dit ordre soient publics illeust la loi à la porte de
l'Eglise paroissiale et l'épée de Seigneur de la Malbaie pour
que toutes personnes intéressées s'y trouvent si elles le désirent
pour donner leur consentement ou pour s'opposer à ce que le
chemin du Roi en question est légalement établi fait et abrité
qui était assuré en conséquence Mercredi des huit de Novembre
dernier à l'auditoire indiqué par la requête cher Mons^t Louis
L'Andry en présence de plusieurs des susdits requérants qui
proceede à la visite des dits chemins de Roi communiquant
devant la maison de Jacques Gri dit Richard au Sud ouest
de la paroisse de Beaumont, et dela faire continuer sur le
chemin de Roi à travers les différentes propriétés des fermes
sur les fiefs des Sieux et Cormoyer jusqu'à la ligne Seigneuriale
qui sépare les Seigneuries de Cormoyer et Gentilly en présence de
plusieurs personnes intéressées. Sur la demande susdite et sans
avoir aucun changement excepté sur les terres de Joseph Bourbeau
Cormoyer sieki, et François Gri sur les terres desquels à leur demande
jai consenti et ordonné que se fassent trois portails
qu'autorisé que faire le portail des propriétaires successifs et
suffisamment le chemin du Roi à travers leurs propriétés de
fermes respectives, comme à l'ancien bras en leur possession et
en celle d'autrui et qu'en relevant la nouvelle route d'après

Exemple de procès-verbal, paroisse de Bécancour, 1801 (suite)

Reproduction de l'inspecteur et des documents de la dite paroisse de Bécancour sur lesquels Joseph Bourbeau, jugeon, bâtie et François Gré auront la permission d'employer le terrain de la vieille route pour leur usage particulier et cette partie du chemin de Rois sera immédiatement changée comme il a été dit ci-dessus. Et l'autorisation et l'ordonnance par le présent procès verbal que tout ce chemin de Rois et tous les ponts seront faits et entretenus suivant la loi : que le dit chemin sera fait de la largeur de trente pieds inclus le . Il peut porter les foyers et suspentes pour l'écoulement des eaux du dit tracé chemin : que sur le dit grand chemin, vers la terre de l'Eglise paroissiale et partant de l'Eglise neuve pour la service public en raison des Marais et creux du côté de la dite route il soit placé des gardes corps ou les propriétaires ou occupants des terres obligés à tenir celle du dit chemin. Et d'après l'ordonnance par le présent qui ce las que quelques personnes se trouvent bâties par le moins verbal il est appelle au grand voyer où à son député d'offrir qui ordonnera une assemblée composée des souvoirs de la dite paroisse de Bécancour qui prendront la dite assemblée dont ils donneront avis public à la porte de l'Eglise le dimanche ou pour de fete précédant après le service divin du matin, pour que les dites personnes bâties puissent s'y trouver et être entendues, et une majorité d'entre elles voter sur la plainte et dans le cas que quel qu'un se trouve bâti par la division des susdits souvoirs alors il sera appellé au grand voyer ou à son député d'offrir qui décidera définitivement. D'après je declare que je pour subvenir la vérification de ce présent procès verbal à la fin générale de l'aison de la bâtie qui se tiendra aux trois souvoirs le jour suivant mal hué et deux. Donné sous Mon Seigneur et Seigneur mon maistre le 22 Decembre 1801

Signature John Autobris
grand voyer

Homologué purément et singulièrement le 16 Janvier 1802

Enregistré sur une copie authentique en la possession de l'inspecteur du feu Cournoyer

20 Juin 1833

J. P. Férey, Grand Voyer

ANNEXE 2
**Tableau présentant l'année de concession des seigneuries
de la rive sud du gouvernement des Trois-Rivières, 1637-1754**

Année de concession	Nom de la seigneurie	Nom du seigneur
1637	Godefroy	Jean Godefroy
1647	Gentilly	Nicolas Marsolet
1647	Bécancour	Sr Legardeur de Repentigny
1672	Laubéa (Nicolet)	Arneault de Laubéa
1672	Ile Dupas	Pierre Dupas
1672	Ile Moras	Pierre Monet de Moras
1672	Lotbiniere	Sr Marsolet
1674	Saint-Jean-Deschaillons	Sr Saint-Ours
1675	Roctaillade	Pierre Godefroy
1676	Gentilly	Sr Pelletier de La Pérade
1678	Saint-François	Sr Crevier
1680	Nicolet (augmentation)	Sr Cressé
1683	Saint-Pierre-les-Becquets	Filles du sieur Becquet
1683	Pierreville	Sr Laurent Philippe
1683	Baie-du-Febvre	Jacques Lefebvre
1683	Yamaska	Sr de la Lavallière
1683	Lussaudière	Sr Lamothe
1693	Lotbiniere (augmentation)	Sr de Lotbinière
1701	Saint-Charles (Yamaska)	René Fezéret
1702	Bonsecours (Yamaska)	Sr Charron
1708	Bourg-Marie-Est	Marie Fezéret
1751	Deguire	Sr Deguire dit Desrosiers
1752	Deschaillons (augmentation)	Sr Roch de Saint-Ours
1754	Courval	Sr Cressé

Source : Ivanhoé Caron, *La colonisation du Canada sous la domination française : précis historique*. Québec, [s.n.], 1916, p. 12, 27-28, 35, 62.

BIBLIOGRAPHIE

1. Sources premières

1.1 *Documents manuscrits*

BANQ, Centre d'archives de la Mauricie et du Centre-du-Québec (anciennement ANQTR)

Fonds Grands Voyers (E2)

Le fonds comprend les procès-verbaux des grands voyers du district de Trois-Rivières et divers documents relatifs à la voirie, identifiés comme les pièces détachées (requêtes, ordres de transport, certificat de publication, moyens d'opposition, plans figuratifs, etc.).

BANQ, Centre d'archives de Québec (ancien ANNQ)

Fonds Grands Voyers (E2), disponible via Internet à l'adresse :
<http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

Consultation des procès-verbaux des grands voyers de la Nouvelle-France.

Fonds Intendants (S1), disponible via Internet à l'adresse :
<http://bd.archivescanadafrance.org/acf/search-acf.xsp>

Consultation des ordonnances des intendants de la Nouvelle-France.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES Canada (BAC)

Fonds des Colonies (MG1)

Série C11A. Correspondance générale; Canada. Original, consulté à l'adresse
<http://searchrecherche.collectionscanada.ca/archives/search.jsp?>

Série C11E, Limites des paroisses, 1721-1722, vol. 12, folio 65-231.
Microfilm F-140.

1721, « Procès-verbaux sur la commodité et incommodité dressés dans chacune des paroisses de la Nouvelle-France pour M. Collet procureur général du Roy au Conseil Supérieur de Québec ».

Fonds Records of the Councils of the Province of Quebec relating to highway, roads and bridges (R10808-10-5-E, ancien numéro de référence : RG1E17), 1765-1791, vol. 1 à 3.

Le fonds comprend divers documents présentés au Conseil exécutif relativement aux chemins, aux routes et aux ponts entre 1765 et 1791.

Fonds Records of the Executive Council relating to highways, roads and bridges (R10870-12-8-E, ancien numéro de référence RG1E17), 1792-1840, vol. 3-7.

Le fonds comprend divers documents présentés au Conseil exécutif relativement aux chemins, aux routes et aux ponts entre 1792 et 1840.

Fonds Registre de correspondance envoyée (RG4A3), 1764-1770, vol. 1.

Ce registre contient les listes de nomination des baillis et des sous-baillis.

Minute Books of Executive Council, 1765-1789, vol. A à F, bobine C-85 à C-87.

Le registre des délibérations du conseil exécutif nous informe sur les sujets débattus au Conseil et sur les divers comités formés au fil des ans.

1.2 Documents imprimés

A Collection of the Acts passed in the Parliament of Great Britain and of Other Public Acts Relative to Canada. Québec, P. E. Desbarats, 1800, 338 p. Document consulté via Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

The Laws relating to the Highways... Containing I. The Several Kinds of Highways;... III. The Statutes Made and Pass'd for Erecting of Turnpikes... Done... from the Common and Statute Law, and Books of Reports. Londres, 1720, dans la base Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW425071132.

ARCHIVES PUBLIQUES du Canada, *Documents relatifs à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1759-1791.* Ottawa, T. Mulvey, 1921, 587 p.

BOURJON, François, *Le droit commun de la France et la coutume de Paris réduits en principes. Tirés des loix, des ordonnances, des arrêts, des jurisconsultes et des auteurs et mis dans l'ordre d'un commentaire complet et méthodique sur la coutume.* Paris, Grangé/L. Cellot, 1770, 2 vol.

BURN, Richard, *The Justice of the Peace, and Parish Officer.* Vol. I, London, 1764, p. 596, dans la base Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW3324126625.

COMITÉ SPÉCIAL sur les chemins et autres communications intérieures, *Rapports du Comité spécial sur les chemins et autres communications intérieures.* Québec, Neilson & Cowan, 1829, 144 p.

CUGNET, François-Joseph, *Traité de la police*. Québec, Guillaume Brown, 1775, 71 p.

CUNNINGHAM, Timothy, *The Practice of a Justice of Peace : Containing the Statutes which give Jurisdiction to that Magistrate. With a Greater Variety of Precedents ...* Vol. II, Londres, 1762, dans la base Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW124105730.

DOUGHTY, Arthur G., *Rapport sur les archives publiques pour l'année 1913*. Ottawa, J. de L. Taché, 1915, 320 p.

GOUVERNEMENT du Bas-Canada, *JALBC*. Québec, John Neilson, 1791-1841. Documents consultés via Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

GOUVERNEMENT du Bas-Canada, *Les statuts provinciaux du Bas-Canada*. Québec, P. E. Desbarats, 1795-1840.

HAWKINS, John, *Observations on the State of the Highways, and on the Laws for Amending and Keeping them in Repair...with a Draught of a Bill for Comprehending and Reducing into one Act of Parliament the Most Essential Parts of all the Statutes in force Relating to the Highways*. Londres, 1763, dans la base Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW3305000764.

JACOB, Giles, *The Compleat parish-officer containing I. The Authority and Proceedings of High-Constables,... II. Of Churchwardens;... III. Of Overseers of the Poor,... IV. Of Surveyors of the Highways... To which are Added, the Statutes Relating to Hackney-Coaches and Chairs*. Londres, 1718, 4 vol. dans la base de données Eighteenth Century Collections Online, <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW423759691

MASERES, Francis, *A Collection of Several Commissions, and Other Public Instruments, Proceeding from His Majesty's Royal Authority : and Other Papers, Relating to the State of the Province of Quebec in North America, since the Conquest of it by the British Arms in 1760*. London, W. and J. Richardson, 1772, p. 259-287. Document consulté sur Notre mémoire en ligne à l'adresse : <http://www.canadiana.org/nml.php>

POMMEREUL, François-René-Jean de, *Des corvées : nouvel examen de cette question ; et, par occasion, fragment d'un essai [historique] sur les chemins*. s.l., s.n., 1787, 82 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://www.gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37287317.

VIGNON, Eugène-Jean-Marie, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris, Dunod, 1862, 3 vol. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://www.gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF31577531.

2- Source secondes

2.1 Dictionnaires et ouvrages de référence

Dictionnaire de L'Académie française. Paris, J. J. Smits, 5^e éd., 1798, 2 vol.

Dictionnaire de L'Académie française. Paris, Firmin Didot, 6^e éd., 1835, 2 vol. qui peut être consulté sur le site Internet : <http://artfl.atilf.fr/dictionnaires/ACADEMIE/index.htm> (Page consultée le 26 mai 2008.)

BAILEY, Nathan, *An universal etymological English dictionary: comprehending the derivations of the generality of words in the English tongue*, ... Edinburgh, 1800, 924 p. dans la base de données Eighteenth Century Collections Online, à l'adresse : <http://galenet.galegroup.com.res.bnquebec.ca/servlet/ECCO> Gale, document numéro : CW116901232.

BAILLY, Antoine, Robert FERRAS et Denise PUMAIN, *Encyclopédie de géographie*. Paris, Économica, 1992, 1132 p.

BEAUREGARD, Yves, *Bibliographie du Centre du Québec et des Bois-Francs*. Québec, IQRC (Documents de recherche n° 9), 1986, 495 p.

BÉDARD, Théophile-Pierre, *Histoire de cinquante ans (1791-1841) : annales parlementaires et politiques du Bas-Canada depuis la Constitution jusqu'à l'union*. Québec, Léger Brousseau, 1869, 419 p.

BLOCK, Maurice, *Dictionnaire de l'administration française*. Paris, Berger-Levrault, 1898 (4^e édition), 2342 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF30114348.

DAVENNE, Henri-Jean-Baptiste, *Recueil méthodique des lois et règlements sur la voirie, les alignemens et la police des constructions*. Paris, Madame Huzard, 1824, 432 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37268660.

D'AVILER, Augustin-Charles, *Dictionnaire d'architecture civile et hydraulique : et des arts qui en dépendent, comme la maçonnerie, la charpenterie, la menuiserie, la serrurerie, le jardinage, &c. la construction des ponts & chaussées, des écluses, & de tous les ouvrages hydrauliques*. Paris, C.-A.

Jombert, 1755, 745 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37250817.

DBC électronique, Québec/Toronto, Université Laval/University of Toronto, 2000.
Disponible à l'adresse : <http://www.biographi.ca/FR/>

DOUTRE, Gonzalve et Edmond LAREAU, *Le droit civil canadien suivant l'ordre établi par les codes : précédé d'une histoire générale du droit canadien*. Montréal, A. Doutre, 1872, 803 p. Disponible sur le site Canadiana, à l'adresse :
<http://www.canadiana.org/ECO/ItemRecord/02750?id=bf66acf7d88811a2>

HOÜARD, David, *Dictionnaire analytique, historique, étymologique, critique et interprétatif de la Coutume de Normandie*. Rouen, Le Boucher jeune, 1780, 4 vol. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF33332949.

MARTEL, J.-Zébédée, *Résumé du droit canadien ou Abrégé des lois concernant les habitants de la province de Québec*. L'Assomption, s.n., 1878, 60 p.

RAGUEAU, *Glossaire du droit français*. Niort, L. Favre, 1882, 515 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF37250938.

ROY, Pierre-Georges, *Inventaire des procès-verbaux des Grands Voyers conservés aux Archives de la Province de Québec*. Beauceville, L'Éclaireur, 1923-1932, 6 vol.

2.2 Méthodes et concepts

BABIN, Jacques C., *Du bien privé à usage public au bien public. Une étude de l'évolution de la législation à partir du régime français jusqu'à 1860*. M.A. (Histoire), Sudbury, Université Laurentienne, 2003, 191 p.

BADIE, Bertrand et Pierre BIRNBAUM, *La sociologie de l'État*. Paris, Grasset et Fasquelle, 1979, 250 p.

BAKIS, Henri, *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*. Paris, Presses universitaires de France (coll. Que sais-je ?, n° 2801), 1993, 127 p.

BAILLY, Antoine, dir., *Les concepts de la géographie humaine*. Paris, Armand Colin (coll. U), 2001, 333 p.

BAILLY, Antoine S. et al., *Géographie régionale et représentations*. Paris, Anthropos, 1995, 115 p.

- BARREAU, Jean, « Les routes stratégiques de la Mayenne (1833-1840) », *La Mayenne*. 9 (1986), p. 157-179.
- BASSAND, Michel et al., *Politique des routes nationales. Acteurs et mises en œuvre*. Suisse, Presses Polytechniques romandes, 1986, 160 p.
- BOUCHET, Ghislaine, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*. Genève, Librairie Droz S.A. (Mémoires et documents de l'école des Chartes, n° 37), 1993, 410 p.
- BRUNET, Roger, *La carte mode d'emploi*. Paris, Fayard/Reclus, 1987, 270 p.
- BRUNOT, André et Robert COQUAND, *Le corps des Ponts et Chaussées*. Paris, Éditions du CNRS, 1982, 915 p.
- CHARTIER, Roger, *Les origines culturelles de la Révolution française*. Paris, Éditions du Seuil, 1990, 244 p.
- CLOZIER, R. *Géographie de la circulation*. Vol. I : *L'économie des transports terrestres (rail, route, eau)*. Paris, Gérin (coll. Géographie économique et sociale), 1963, 404 p.
- COURVILLE, Serge, « Contribution à l'étude de l'origine du rang au Québec : la politique spatiale des Cent-Associés », *Cahiers de géographie du Québec*. 25, 65 (septembre 1981), p. 197-236.
- CURTIS, Bruce, *The Politics of Population. State Formation, Statistics, and the Census of Canada, 1840-1875*. Toronto, University of Toronto Press, 2001, 385 p.
- DI MÉO, Guy, « Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales », *Cahiers de géographie du Québec*. 43, 118 (avril 1999), p. 75-93.
- DUPUY, Gabriel, *Systèmes, réseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1985, 168 p.
- EHRENFEUCHT, Renia et Anastasia LOUKAITOU-SIDERIS, « Constructing the Sidewalks : Municipal Government and the Production of Public Space in Los Angeles, California, 1880-1920 », *Journal of Historical Geography*. 33 (2007), p. 104-124.
- ELGERTON, Daniel, « De l'innovation aux usages. Dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales Histoire, Sciences sociales*. 53, 4-5 (juillet-octobre 1998), p. 815-837.
- FARGE, Arlette, *Dire et mal dire : l'opinion publique au XVIII^e siècle*. Paris, Seuil, 1992, 317 p.

- FECTEAU, Jean-Marie, « Prolégomènes à une étude historique des rapports entre l'État et le droit dans la société québécoise, de la fin du XVIII^e siècle à la crise de 1929 », *Sociologie et sociétés*. 18, 1 (1986), p. 129-138. Disponible en ligne à l'adresse : <http://id.erudit.org/iderudit/001241ar>
- FLONNEAU, Mathieu, *Urbanisme et politique de l'automobile à Paris du début des années 1920 à la fin des années 1970*. D.E.A. (Histoire), Paris, Université de Paris I Sorbonne, 1997, 125 p.
- HABERMAS, Jürgen, *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris, Payot, 1978, 324 p.
- HAMELIN, Louis-Edmond, *Le rang d'habitant. Le réel et l'imaginaire*. LaSalle, Hurtubises HMH Ltée (Cahiers de géographie du Québec, 107, coll. Géographie), 1993, 328 p.
- HARDING, Vanessa, « Space, Property, and Propriety in Urban England », *Journal of Interdisciplinary History*. 32, 4 (printemps 2002), p. 549-569.
- LAPLANTE, Jean de, *La culture de la côte*. Beauport, Publications MNH inc., 2002, 304 p.
- LE DU, Laurence, « L'analyse du paysage en géographie. Théories et méthodes. » *Enquêtes rurales*. 3 (1997), p. 21-34.
- LEFEBVRE, Henri, *La production de l'espace*. Paris, Anthropos (coll. Ethnosociologie), 2000, 485 p.
- LOWE, John C. et S. MORYADAS, *The Geography of Movement*. Boston, Houghton Mifflin Company, 1975, 333 p.
- MENEREAULT, Philippe, « Contribution à l'analyse morphologique des réseaux viaires », *Flux*. 10, 16 (1994), p. 49-67.
- MOMS, Gijs et Laurent TISSOT, « Mobility History and the European Road Network (1920-2000) », *La lettre du Gerpisa*, 161 (2002), p. 10-11.
- PARROCHIA, Daniel, « Quelques aspects historiques de la notion de réseau », *Flux*. 62 (octobre-décembre 2005), p. 10-20.
- POSTLES, Dave, « The Market Place as Space in Early Modern England », *Social History*. 29, 1 (février 2004), p. 41-58.
- RAFFESTIN, Claude, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris, Librairies techniques (Coll. Géographie économique et sociale, n° 13), 1980, 249 p.
- RETAILLÉ, Denis, *Le monde du géographe*. Paris, Presses de Science Po, 1997, 283 p.

- SABATIER, Bruno, « L'apport du droit à l'analyse géographique des réalités successives de l'espace public », *Revista Trace*. 42 (décembre 2002), p. 1-10.
- STASZAK, Jean-François, dir., *Les discours du géographe*. Paris, L'Harmattan, 1997, 281 p.
- TOUSSAINT, Jean-Yves et Monique ZIMMERMANN, dir., *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001, 290 p.
- VAN DAMME, Stéphane, « Farewell Habermas ? Deux décennies d'études sur l'espace public », *Les dossiers du Grihl*. Historiographie et méthodologie, disponible à l'adresse : <http://dossiersgrihl.revues.org/document682.html>. (Page consultée le 27 mai 2008.)
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul, *Principes de géographie humaine*. Paris, Armand Colin, 1922, 327 p.
- WOLKOWITSCH, Maurice, *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin (coll. Cursus, série Géographie), 1992, 191 p.

2.3 Histoire du Québec et du Canada

- BACCIGALUPO, Alain, *Les administrations municipales québécoises. Des origines à nos jours*. Tome I : *Les municipalités*. Montréal, Éditions Agence d'Arc Inc., 1984, 611 p. (2 vol.)
- BANKS, Kenneth J., *Chasing Empire Across the Sea : Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 2002, 319 p.
- BOILEAU, Gilles, « À travers les édits et les ordonnances. La vie quotidienne sous le régime français. ». *Histoire Québec. Villages et rivières du Québec*. 4, 2 bis (janvier 1999). Disponible à l'adresse : <http://www.histoirequebec.qc.ca> (Page consultée le 31 mai 2008.)
- BROWN, Craig, *Histoire générale du Canada*. Québec, Boréal Express (Boréal compact, 18), 1990, 694 p.
- CARON, Ivanhoë, *La colonisation du Canada sous la domination française : précis historique*. Québec, [s.n.], 1916, 90 p.
- CARON, Ivanhoë, *La colonisation de la Province de Québec, débuts du régime anglais, 1760-1791*. Québec, L'Action Sociale Ltée, 1923, 338 p.

- CARON, Ivanhoë, *La colonisation de la Province de Québec. Les Cantons de l'Est, 1791-1815*. Québec, L'Action Sociale Ltée, 1927, 379 p.
- CHARTRAND, René. *Le patrimoine militaire canadien. D'hier à aujourd'hui*. Montréal, Art Global, 1993, 3 vol.
- COMITÉ de l'album-souvenir du 200^e de Saint-Grégoire-le-Grand, *Saint-Grégoire-le-Grand : 200 ans d'histoire, 1802-2002*. Bécancour, Fabrique de Saint-Grégoire-le-Grand, 2001, 455 p.
- COURVILLE, Serge, *Le Québec : genèses et mutations du territoire*. Québec, Presses Université Laval, 2000, 508 p.
- DECHÈNE, Louise, *Le peuple, l'État et la guerre au Canada sous le Régime français*. Montréal, Boréal, 2008, 664 p.
- DICKINSON, John A. et Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*. Sillery, Septentrion, 1995, 382 p.
- FYSON, Donald, « La paroisse et l'administration étatique sous le Régime britannique (1764-1840) », dans Serge Courville et Normand Séguin, dir., *La paroisse* (Atlas historique du Québec). Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval et Fonds Gérard Dion (coll. L'Atlas historique du Québec), 2001, p. 25-39.
- FYSON, Donald, *Magistrates, Police and People : Everyday Criminal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*. Toronto, Osgoode Society for Canadian Legal History / University of Toronto Press, 2006, 467 p.
- GOW, James Ian, *Histoire de l'administration publique québécoise, 1867-1970*. Montréal/Toronto, Presses de l'université de Montréal/L'Institut d'administration publique du Canada, 1986, 443 p.
- HARDY, René et Normand SÉGUIN, dir., *Histoire de la Mauricie*. Québec, Presses de l'Université Laval/IQRC (coll. Les régions du Québec, n° 17), 2004, 1137 p.
- HÉBERT, Pierre-Maurice, *Saint-Grégoire, ville de Bécancour*. Montréal, Éditions de l'Écho, 1991 (1^{re} édition : 1977), 96 p.
- HORGUELIN, Christophe, *La prétendue république*. Sillery, Septentrion, 1997, 169 p.
- KESTEMAN, Jean-Pierre, Peter SOUTHAM et Diane SAINT-PIERRE, *Histoire des Cantons de l'Est*. Québec, Presses de l'Université Laval/IQRC (coll. Les régions du Québec, n° 10), 1998, 829 p.
- LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT, *Histoire du Québec contemporain*. Québec, Boréal Express, 1979, 2 vol.

- MATHIEU, Jacques, *La Nouvelle-France. Les Français en Amérique du Nord, XVI^e-XVIII^e siècle*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1991, 254 p.
- SÉGUIN, Robert-Lionel, *La civilisation traditionnelle de l'habitant aux 17^e et 18^e siècles. Fonds matériel*. Montréal, Fides (coll. Fleur de Lys), 1973, 701 p.
- TRUDEL, Marcel, *Les débuts du régime seigneurial au Canada*. Montréal, Fides (Coll. Fleur de Lys), 1974, 314 p.
- TRUDEL, Marcel, *Le régime militaire dans le gouvernement des Trois-Rivières, 1760-1764*. Trois-Rivières, Éditions du Bien public (coll. L'histoire régionale, n° 8), 1952, 236 p.
- VACHON, André *L'administration de la Nouvelle-France*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1970, 87 p.

2.4 Histoire de la voirie, des chemins et des transports à l'extérieur du Canada

- L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*. Centre culturel de l'Abbaye de Flaran, deuxièmes journées internationales d'histoire, 20-22 septembre 1980. Auch, Comité départemental du tourisme du Gers, 1982, 303 p.
- AMOURETTI, Bernard, *De Briançon au bourg d'Oisan. Les hommes et la route au XIX^e siècle*. Aix-en-Provence, Édisud, 1994, 239 p.
- AMOURETTI, Bernard, « La route, un instrument de pouvoir pour l'État. Un exemple : la route d'Avignon à Antibes (1780-1860) », dans *Mélanges en l'honneur de Michel Vovelle. Volume aixois : sociétés, mentalités, cultures – France (XV^e–XX^e siècles)*. Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 1997, p. 41-52.
- ANTOINE, Annie et Jean-Paul VENNEL, « La voie royale et le paysage », *La Mayenne*. 17 (1994), p. 35-57.
- BARDOU, Jean-Pierre, Jean-Jacques CHANARON, Patrick FRIDENSON et James M. LAUX, *La révolution automobile*. Paris, Albin Michel, 1977, 385 p.
- BARRON, Hal S., « And the Crooked Shall be Made Straight : Public Road Administration and the Decline of Localism in the Rural North, 1870-1930 », *Journal of Social History*. 26, 1 (1992), p. 81-103.
- BERTHO-LAVENIR, Catherine, « Luttes de classes et d'influences », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « Qu'est-ce qu'une route ? », 2^e semestre (1996), p. 131-140. Disponible en ligne : http://www.mediologie.org/collection/02_route/bertho.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)

- BERTHOMIER, Jeanne, *Les routes*. Paris, PUF (coll. Que sais-je ?, n° 828), 1964, 126 p.
- BEZANÇON, Xavier, *Les services publics en France. De la Révolution à la Première Guerre mondiale*. Paris, PENPC, 1997, 375 p.
- BONI, Stefano, « Striving for Resources or Connecting people ? Transportation in Sefwi (Ghana) », *International Journal of African Historical Studies*. 32, 1 (1999), p. 49-70.
- BRINKLEY, Douglas, « Road Books », *American Heritage*. 47, 1 (1996), p. 56-63.
- BROC, Numa, « Géographie les grandes lignes », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « Qu'est-ce qu'une route ? », 2^e semestre (1996), p. 41-49. Disponible à l'adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/broc.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)
- BROWNELL, Blaine A., « A Symbol of Modernity : Attitudes Toward the Automobile in Southern Cities in the 1920s », *American Quarterly*. 24, 1 (mars 1972), p. 20-44.
- CARON, François, « L'évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800-vers 1940) », dans Herman VAN der WEE et Erik AERTS, éd., *Debates and Controversies in Economic History*, A-Sessions, Tenth International Economic History Congress, Leuven, August 1990, Louvain, Presses de l'Université de Louvain, 1990, p. 85-94.
- CAVAILLÈS, Henri, *La route française. Son histoire, sa fonction*. Étude de géographie humaine. Paris, Armand Colin, 1946, 399 p.
- CORBETT, William Paul, *Oklahoma's Highways : Indian Trails to Urban Expressways*. Ph.D. (diss.), Oklahoma, Oklahoma State University, 1982, 368 p.
- COWAN, Ruth Schwartz, *A Social History of American Technology*. Oxford, Oxford University Press, 1997, 342 p.
- CROWL, Heather K. *A History of Roads in Fairfax County, Virginia : 1608-1840*. M.A. (Anthropologie), Washington, American University, 2002, 149 p.
- DELSALLE, Paul, « Routes et chemins en pays de Pévèle (Nord), aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Les transports de 1610 à nos jours*. Actes du 104^e Congrès national des sociétés savantes tenu Bordeaux en 1979, Paris, Bibliothèque nationale (Section d'histoire moderne et contemporaine), 1980, p. 25-40.
- DUCHARMÉ, Nathalie, *La sécurité des routes de France et d'Angleterre dans le discours des voyageurs au temps des Lumières*. M.A. (Histoire), Montréal, UQAM, 1999, 139 p.

- DUCLOS, Charles, *Essai sur les ponts et chaussées, la voirie et les corvées*. Amsterdam, Chatelain, 1759, 408 p. Disponible sur la bibliothèque électronique Gallica de la BNF, <http://www.gallica.bnf.fr> document numéro : FRBNF30365536.
- ETIENVRE, Marc, *Les conducteurs des Ponts et chaussées en Ille-et-Vilaine de 1850 à 1918*. M.A. (Histoire), Rennes, Université Rennes II Haute Bretagne, 1998, 163 p.
- FISHER, Claude S. et Glen R. CARROLL, « Telephone and Automobile Diffusion in the United States, 1902-1937 », *American Journal of Sociology*. 93, 5 (mars 1988), p. 1153-1178.
- FLINK, James J., « Three Stage of American Automobile Consciousness », *American Quarterly*. 24, 4 (1972), p. 451-473.
- FREEMAN, M., « Popular Attitudes to Turnpikes in Early-Eighteenth-Century England », *Journal of Historical Geography*. 19, 3 (1993), p. 33-47.
- FRIDENSON, Patrick, « La société française et les accidents de la route (1880-1914) », *Ethnologie française*. 21, 3 (1991), p. 306-313.
- FUSTIER, Pierre, *L'homme et les routes. De la matière, de l'énergie, de la pensée*. Paris, Édition A. et J. Picard & Cie, 1972, 332 p.
- GARÇON, Anne-Françoise, dir., *L'automobile, son monde et ses réseaux*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes (coll. Histoire), 1998, 162 p.
- GAUTHIER, Delphine, *L'automobile à travers l'Illustration, 1898-1914*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute-Bretagne Rennes II, 1997, 118 p.
- GAUTHIER, Marcel, *Chemins et véhicules de nos campagnes*. Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1971, 319 p.
- GILBERT, Camille, « Le réseau routier de Rochefort de la fin du XVII^e au début du XVIII^e siècle », dans *Les transports de 1610 à nos jours. Actes du 104^e Congrès national des sociétés savantes tenu Bordeaux en 1979*, Paris, Bibliothèque nationale (Section d'histoire moderne et contemporaine), 1980, p. 19-24.
- GOGER, Jean-Marcel, « L'histoire et les politiques actuelles d'aménagement de l'espace. Histoire des transports et choix décisionnel », *Sources*. 21 (1990), p. 24-30.
- GORDON, John S., « Engine of Liberation », *American Heritage*. 47, 7 (1996), p. 42-63.

- GUILLERME, André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*. Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées (coll. Tradition technique), 1984, 172 p.
- GUILLERME, André, « Chemins, routes et autoroutes », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « *Qu'est-ce qu'une route ?* », 2^e semestre (1996), p. 117-129. Disponible à l'adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/guillerme.pdf (Page consultée le 27 mai 2008.)
- HARISMENDY, Patrick, « Le Conseil général des Ponts-et-chaussées : instance morale ou tribunal d'un grand corps de l'État au XIX^e siècle ? », dans Benoît GARNOT, *L'infrajudiciaire du Moyen Age à l'époque contemporaine*. Éditions universitaires de Dijon (Publications de l'Université de Bourgogne LXXXI, série du Centre d'études historiques-5), 1996, 327-336.
- HARISMENDY, Patrick, « Du caillou au bitume, le passage à la route moderne (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. 106, 3 (1999), p. 105-128.
- HARISMENDY, Patrick, « Du bocage à la ville : l'automobile », Jean Dhombres, dir., *La Bretagne des savants et des ingénieurs. Le XX^e siècle*. Rennes, Éditions Ouest-France, 1999, p. 415-425.
- HEIRWEGH, Jean-Jacques, « Transports intérieurs et communication au cours de la période pré-industrielle », dans Herman VAN der WEE et Erik AERTS, éd., *Debates and Controversies in Economic History*, A-Sessions, Tenth International Economic History Congress, Leuven, August 1990, Louvain, Presses de l'Université de Louvain, 1990, p. 71-76.
- HUYGUE, François-Bernard, « Le médium ambigu », *Cahiers de médiologie*. N° 2 : « *Qu'est-ce qu'une route ?* », 2^e semestre (1996), p. 51-65. Disponible à l'adresse : http://www.mediologie.org/collection/02_route/huyghe2.pdf
- IMBERDIS, Frank, *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII^e siècle. Ses origines et son évolution*. Paris, PUF (Publications Institut du Massif central, fascicule 2), 1967, 349 p.
- INSTITUT D'ÉTUDES FRANCAISES, *La route de France. Des origines jusqu'à nos jours*. Colloque tenu à Sorrebuck, les 17 et 18 mai 1958. Paris, Association pour la Diffusion de la Pensée Française (coll. Cahiers de civilisation, no 1), 1959, 170 p.
- JARDIN, Antonia et Philippe FLEURY, *La révolution de l'autoroute. L'autoroute et la vie quotidienne des Français*. Paris, Fayard (coll. Monde sans frontières), 1973, 256 p.

- KASZYNSKI, William, *The American Highway : The History and Culture of Roads in the United States*. McFarland & company, 2000, 237 p.
- KERNEL, Samuel et Michael P. MCDONALD, « Congress and America's Political Development : The Transformation of the Post Office from Patronage to Service », *American Journal of Political Science*. 43, 3 (1999), p. 792-811.
- KNOTT, John W., « The 'Conquering Car' : Technology, Symbolism and Motorisation of Australia before World War II », *Australian Historical Studies*. 31, 114 (2000), p. 1-26
- LAROCQUE, Dominique, « Transports urbains et transformation de l'espace urbain », *Les Cahiers de l'Institut d'histoire du temps présent*. 12 (1989), p. 41-46.
- LAUGERO, Greg, « Infrastructures of Enlightenment : Road-making the Public Shires, and the Emergence of Literature », *Eighteenth-Century Studies*. 29, 1 (1996), p. 45-67.
- LEPETIT, Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840*. Paris, Édition de l'École des hautes études en sciences sociales, 1984, 148 p.
- LEPETIT, Bernard, « L'impensable réseau. Les routes françaises avant les chemins de fer », *Cahier/Groupe Réseaux*. 2, 5 (1986), p. 11-29.
- LETACONNOUX, J., « Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*. 21, 2 (1906), p. 144-159 ; 22, 3 (1907), p. 453-466 ; 22, 4 (1907), p. 592-627.
- LETACONNOUX, J., « La construction des grands chemins et le personnel des Ponts et chaussées de Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*. 48 (1941), p. 63-113.
- LEWIS, Tom, *Divided Highways : Building the Interstate Highways, Transforming American Life*. New York, Viking Penguin, 1997, 394 p.
- LOZAC'H, Alain, *Sur les routes de Bretagne. Contribution à deux milles ans d'histoire du réseau routier et de l'administration des routes en Bretagne ou Histoire d'un réseau routier : les Côtes d'Armor*. Kerangwenn, Coop Breizh, 1999, 318 p.
- MAJEWSKI, John, Christopher BAER et Daniel B. KLEIN, « Responding to Relative Decline : The Plank Road Boom of Antebellum New York », *The Journal of Economic History*. 53, 1 (mars 1993), p. 106-122.

- MESQUI, Jean, *Chemins et ponts. Lien entre les hommes.* Paris, REMP.ART/Desclées de Brouwer (coll. Patrimoine vivant, Notre histoire), 1994, 143 p.
- NIÈRES, Claude, « Les paysans et les transports en Bretagne au XVIII^e siècle », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*. 61 (1984), p. 153-164.
- OLLIVRO, Jean, « Changement de vitesse », dans Anne-Françoise Garçon, Yvon Mallet et Yveline Pallier, dir., *Pleins phares sur l'automobile*. Rennes, Presses de l'Université de Rennes, 2000, p. 16-25.
- PATTON, Phil, *Open Road. A Celebration of the American Highway*. New York, Simon and Schuster, 1986, 304 p.
- PICON, Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et chaussées, 1747-1851*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1992, 767 p.
- PLOWDEN, William, *The Motor Car and Politics, 1896-1970*. London, The Bodley Head Ltd, 1971, 468 p.
- POITOU, Christian, « La question des transports dans la rénovation de la Sologne au XIX^e siècle », *Cahiers d'histoire*. 34, 3-4 (1989), p. 313-331.
- POURCHASSE, Pierrick, *Les transports routiers au XX^e siècle. La lutte entre le rail et la route dans le Morbihan*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute-Bretagne Rennes II, 1995, 231 p.
- PRESTON, Howard L., *Automobile Age Atlanta. The Making of a Southern Metropolis 1900-1935*. Athens, University of Georgia Press, 1979, 203 p.
- PRIMEAU, Ronald, *Romance of the Road : the Literature of the American Highway*. Ohio, Bowling Green University Popular Press, 1996, 170 p.
- RAITZ, Karl, dir., *The National Road*. Baltimore, John Hopkins (coll. The Road and American Culture), 1996, 512 p.
- RAITZ, Karl, « American Roads, Roadsides America », *Geographical Review*. 88, 3 (1998), p. 363-387.
- REMOT, Lionel, *Routes et déviations en Ille-et-Vilaine, 1870-1914*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute Bretagne Rennes II, 1999, 92 p.
- REVERDY, Georges, *Histoire des grandes liaisons françaises*. Paris, Revue générale des routes et des aérodromes, 1981, 2 vol.

- REVERDY, Georges, *Atlas des routes de France au XIX^e siècle*. Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1993, 263 p.
- ROBIC, Marie-Claude, « Confins, routes et seuils : l'au-delà du pays dans la géographie française au début du XX^e siècle », *Communications*. 70 (2000), p. 93-119.
- ROUSSEAU, Pierre, *Histoire des transports*. Paris, Fayard (coll. Les grandes études historiques), 1961, 561 p.
- SEELY, Bruce Edsall, *Building the American Highway System*. Philadelphia, Temple University Press, 1987, 315 p.
- STONE, Roy, *New Roads and Roads Law in the United States*. New York, D. Van Norstrand Co., 1894, 166 p.
- STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*. France, Éditions Gallimard, 1995, 408 p.
- THABAULT, Roger, *Mon village. Ses hommes, ses routes, son école*. Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1982 (1^{re} éd. 1943), 248 p.
- VANDEWIELE, Jean-Luc, « Les chemins de Rouen à Caen : histoire d'une liaison intra-provinciale à l'époque moderne », *Annales de Normandie*. 48, 3 (1998), p. 231-259.
- VERCEY, Frédéric, *L'automobile dans l'Ouest-Éclair (1899-1910)*. M.A. (Histoire), Rennes, Université de Haute Bretagne Rennes II, 1998, 131 p.
- VILLEFOSSE, René Héron de, *Histoire des grandes routes de France*. Paris, Librairie académique Perrin, 1975, 335 p.
- WEBB, Sydney et Beatrice WEBB, *English Local Government : the Story of the King's Highway*. London, Frank Cass & Co. Ltd., 1963 (1^{re} éd. : 1913), 263 p.
- WOLKOWITSCH, Maurice, *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin, coll. «Cursus», série «Géographie», 1992, 191 p.

2.5 Histoire de la voirie, des chemins et des transports au Québec et au Canada

- BURGHARDT, Andrew F., « The Origin and Development of the Road Network of the Niagara Peninsula, Ontario, 1770-1851 », *Annals of the Association of American Geographers*. 59, 3 (septembre 1969), p. 417-440.
- BUSSIÈRES, Manon, « Un espace en formation : le système routier dans le sud du district de Trois-Rivières (1745-1841). Les autorités administratives et les

- acteurs locaux », dans Brigitte Caulier et Luc Courtois, dir., *Québec-Wallonie. Dynamiques des espaces et expériences francophones*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval (coll. Géographie historique), 2006, p. 61-76.
- CANTARA, François, « Les routes à Sillery sous le régime français », *RHAF*. 49, 4 (printemps 1996), p. 551-566.
- CARON, Ivahnoë, « Historique de la voirie dans la province de Québec », *BRH*. 39, 4 (avril 1933), p. 198-215 ; 39, 5 (mai 1933), p. 278-300 ; 39, 6 (juin 1933), p. 362-380 ; 39, 7 (juillet 1933), p. 438-448 ; 39, 8 (août 1933), p. 463-482.
- CORRIVEAU, Claude, *Les voitures à chevaux au Québec*. Sillery, Septentrion, 1991, 172 p.
- COATES, Colin M., *The Metamorphoses of Landscape and Community in Early Quebec*. Montréal&Toronto, McGill-Queen's University Press, 2000, 231 p.
- COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SÉGUIN, « Le Saint-Laurent, artère de vie : réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle », *Cahiers de géographie du Québec*. 34, 92 (1990), p. 181-196.
- DESCHÈNES, Gaston, *Les voyageurs d'autrefois sur la Côte-du-Sud*. Sillery, Septentrion, 2001, 322 p.
- GLAZERBROOK, G.P. de T., *A History of Transportation in Canada*. Toronto, McClelland and Stewart Limited, Carleton Library no. 11, 1964 (1re éd. 1938), 2 vol.
- GUILLET, Edwin C., *The story of Canadian Roads*. Toronto, University of Toronto Press, 1967, 246 p.
- LAMBERT, Pierre, *Les anciennes diligences au Québec*. Sillery, Septentrion, 1998, 193 p.
- LANDRY, Raymond, *Histoire de l'évolution de la compétence gouvernementale en matière de voirie au Québec*. Québec, Ministère du Transport, 1993, 58 p.
- MACKINNON, Robert, « Roads, Cart Tracks, and Bridle Paths : Land Transportation and the Domestic Economy of Mid-Nineteenth-Century Eastern British North America », *The Canadian Historical Review*. 84, 2 (juin 2003), p. 178-216.
- MARTEL, Jules, *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. M.A. (Histoire), Ottawa, Université d'Ottawa, 1960, 262 p.
- MARTIN, Jean, « Le développement des réseaux de transport terrestre dans la vallée du Saint-Laurent au XIX^e siècle », dans Serge COURVILLE, Jean-Claude

- ROBERT et Normand SÉGUIN, *Le pays laurentien au XIX^e siècle*. Trois-Rivières, UQTR (Centre d'études québécoises, cahier 1), 1992, p. 219-238.
- MCILWRAIGHT, Thomas F., « The Adequacy of Rural Roads in the Era before Railways : an Illustration from Upper Canada » dans Graeme WYNN, dir., *People, Places, Patterns, Processes. Geographical Perspectives on Canadian Past*. Toronto, Copp Clark Pitman Ltd, 1990, p. 196-212.
- MCINTOSH, Dave, « Canada's "Unmade" Roads », *Beaver*. 73, 1 (1993), p. 33-41.
- MCNALLY, Larry, « Routes, rues et autoroutes », dans Norman R. BALL, dir., *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics*. Montréal, Boréal, 1988, p. 45-72.
- NOPPEN, Luc, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame : mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*. Québec, Ministère des Transports, 2001, 175 p.
- POMERLEAU, Jeanne, *Corvées et quêtes : un parcours au Canada français*. Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée (Coll. Ethnologie, CQ133), 2002, 430 p.
- POZZO-LAURENT, Jeannine, *Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1981, 92 p.
- PROVOST, Honorius, *Chaudière-Kennebec, grand chemin séculaire*. Québec, Édition Garneau, 1974, 415 p.
- ROBERT, Jean-Claude, « Réseau routier et développement urbain dans l'île de Montréal au XIX^e siècle », dans Horacio CAPEL et Paul-André LINTEAU, dir., *Barcelona-Montréal. Desarrollo urbano comparado/Développement urbain comparé*. Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 99-115.
- ROBICHAUD, Léon, *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*. M.A. (Histoire), Montréal, Université McGill, 1989, 142 p.
- RODRIGUE, Barry, *The Making of the St. Lawrence-Maine System : The Canada Road Frontier, 1790-1860*. Ph.d. (Géographie), Québec, Université Laval, 1999, 300 p.
- RONDEAU, Chantale, « Brefs historiques de diverses routes de la région », *Saguenayensia*. 40, 4 (1998), p. 19-24.
- ROY, Pierre-Georges, « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *BRH*. 37, 8 (août 1931), p. 449-456.
- SANSFAÇON, Roland, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *RHAF*. 12, 1 (juin 1958), p. 3-29.

- SANSFAÇON, Roland, *Le chemin royal de Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent*. M.A. (Histoire), Québec, Université Laval, 1956, 91 p.
- SUMMERBY-MURRAY, Robert, « Stature Labour on Ontario Townships Roads, 1849-1900 », *Canadian Geographer*. 43, 1 (1999), p. 36-52.
- SYLVAIN (Auguste Panneton), *Par les chemins qui marchent*. Trois-Rivières, Éditions du Bien Public, 1965, 81 p.
- TREMBLAY, Bernard, *Le statut des chemins au Québec. Historique et législation. Doctrine et jurisprudence*. Québec, Publications du Québec, 1995, 205 p.