

Le pouvoir, les paysans et la voirie  
au Bas-Canada à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle

Léon Robichaud

Département d'histoire

Université McGill, Montréal

Juillet 1989

«A Thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and  
Research in partial fulfillment of the requirements for the  
degree of Master of Arts.»

(c) Léon Robichaud, 1989

Le pouvoir, les paysans et la voirie

## RESUME

Cette étude de l'administration de la voirie éclaire certains aspects de la dynamique du pouvoir au Bas-Canada. Elle nous permet d'examiner les rapports entre le gouvernement, les seigneurs et les paysans. Les conflits qui surgissent dans ce système révèlent les attitudes des paysans à l'égard des impositions et de l'autorité.

Dans les campagnes, la voirie fonctionne à partir de la corvée, ce qui n'est pas exceptionnel dans le contexte colonial. Le système se distingue par contre par une centralisation extrême et par les privilèges accordés aux seigneurs, une situation qui se perpétue pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle.

Les paysans ne contestent pas le principe de la corvée mais son abus. Ils résistent, dans certains cas avec succès, à des projets qu'ils jugent inutiles. Parfois, c'est toute la paroisse qui s'oppose aux décisions de l'administration, mais ces conflits peuvent aussi diviser la communauté et révéler des tensions internes.

## ABSTRACT

The roads administration partially reflects the flow of power in Lower Canada. Through its study, we can examine the relationship between the government, the seigneurs and the peasants. The conflicts which arise in this system also enable us to look at the peasants' attitudes towards taxation and authority.

The systematic use of statute labour in the countryside was not unique to Lower Canada. However, the system rapidly became very centralised and granted privileges to the seigneurs. This situation survived throughout the eighteenth century.

The peasants did not oppose the idea of statute labour but its abuse they contested, sometimes successfully, projects which did not serve their interests. A whole parish could unite to fight administrative decisions but there could also be a split in the community, revealing underlying tensions.

## AVANT-PROPOS

L'histoire des mentalités est un sujet nouveau. Celle des institutions est un peu démodée. La conjonction des deux démarches dans une même étude a piqué la curiosité des personnes qui m'ont aidé au cours de la recherche et de la rédaction de ce mémoire. Je veux d'abord remercier Madame Louise Dechêne qui a su nous guider à travers les embûches qui guettent un jeune historien. Dans la consultation de collections peu utilisées, j'ai bénéficié des conseils de Mme Patricia Kennedy des Archives Nationales du Canada à Ottawa. M. Jacques Ducharme, des Archives Nationales du Québec à Montréal, a bien voulu prendre le temps de m'expliquer la structure judiciaire du Bas-Canada.

Je tiens aussi à remercier Allan Greer et Jennifer Waywell qui m'ont fait part des résultats préliminaires de recherches intéressantes présentement en cours et Catherine Desbarats qui a aimablement offert de relire ce manuscrit.

Ce mémoire a bénéficié de l'appui financier du Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (Bourse spéciale de maîtrise), de la Fondation Max Bell (Bourse en études canadiennes et nordiques) et du département d'histoire de l'Université McGill (poste d'auxiliaire d'enseignement).

A mon épouse, Heather, et à mes enfants, votre présence m'a aide a dépasser les moments de frustration. A mes parents qui ont rempli mon enfance d'histoires de leur jeunesse, j'espère que mes histoires de corvées vous rappelleront les histoires de la voirie du Chemin des Caissie.

## TABLE DES MATIERES

|   |      |
|---|------|
| RESUME . . . . .  | ii   |
| ABSTRACT . . . . .  | iii  |
| AVANT-PROPOS . . . . .  | iv   |
| TABLE DES MATIERES . . . . .  | vi   |
| LISTE DES ANNEXES . . . . .   | viii |
| LISTE DES FIGURES . . . . .   | ix   |
| ABREVIATIONS . . . . .  | x    |
| BIBLIOGRAPHIE . . . . .   | xi   |
| <br>  |      |
| INTRODUCTION . . . . .  | 1    |
| <br>  |      |
| PARTIE I <u>REGLEMENTATION ET FONCTIONNEMENT, DES ORIGINES A 1840</u> . | 12   |
| CHAPITRE 1 <u>Reglements et politiques</u> . . . . .                    | 13   |
| 1 1 La mise en place du système, 1706-1760 . . . . .                    | 13   |
| 1 2 Tâtonnements et continuité, 1760-1791 . . . . .                     | 22   |
| 1 3 Refonte et extension des règlements, 1796-1815 . . . . .            | 28   |
| 1 4 Nouvelles orientations, 1815-1840 . . . . .                         | 32   |
| <br>  |      |
| CHAPITRE 2 <u>Les officiers de la voirie</u> . . . . .                  | 37   |
| 2 1 Le grand voyer . . . . .  | 37   |
| 2 2 Les officiers locaux . . . . .                                      | 41   |
| 2 3 Evaluation du travail des grands voyers . . . . .                   | 44   |
| 2 4 Evaluation du travail des officiers locaux . . . . .                | 49   |
| <br>  |      |
| CHAPITRE 3 <u>L'opposition à la loi de la voirie de 1796</u> . . . . .  | 54   |
| 3 1 Les événements . . . . .  | 55   |
| 3 2 Emeutes ou agitation politique? . . . . .                           | 60   |
| <br>  |      |
| CHAPITRE 4. <u>L'état du réseau et l'attitude des paysans</u> . . . . . | 68   |
| 4 1 L'état du réseau . . . . .  | 68   |
| 4 2 Le poids des travaux . . . . .                                      | 72   |
| 4 3 Les paysans et la corvée . . . . .                                  | 76   |

|  |     |
|--|-----|
| PARTIE II. <u>LES CONFLITS LOCAUX</u> . . . . .                            | 82  |
| CHAPITRE 5. <u>Concentration de pouvoir et conflit d'intérêt</u> . . . . . | 85  |
| 5.1 Boucherville, une paroisse et une famille . . . . .                    | 85  |
| 5.2 Une question de trait-carré . . . . .                                  | 88  |
| 5.3 Décision du Bureau d'homologation et séquelles . . . . .               | 92  |
| CHAPITRE 6 <u>Les conflits entre paysans</u> . . . . .                     | 95  |
| 6.1 Géographie et société à Varennes et à Verchères . . . . .              | 95  |
| 6.2 Intérêt public et propriété privée . . . . .                           | 97  |
| 6.3 La répartition du fardeau . . . . .                                    | 101 |
| CHAPITRE 7 <u>L'union fait la force</u> . . . . .                          | 104 |
| 7.1 Huit années de débats . . . . .  | 104 |
| 7.2 Les forces en présence . . . . .                                       | 107 |
| 7.3 Les arguments . . . . .  | 110 |
| CHAPITRE 8 <u>Saint-Eustache: les rangs contre le village</u> . . . . .    | 115 |
| 8.1 La paroisse de Saint-Eustache . . . . .                                | 115 |
| 8.2 Les ponts de la rivière du Chêne . . . . .                             | 117 |
| CONCLUSION . . . . .   | 126 |

LISTE DES ANNEXES

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| ANNEXE A | <u>Règlements et lois de la voirie</u> . . . . .  | 130 |
| ANNEXE B | <u>Dimensions des ponts et des chaussées</u> . . . . .  | 132 |
| ANNEXE C | <u>Population des paroisses étudiées</u> . . . . .  | 133 |
| ANNEXE D | <u>Requérants du procès verbal du 2 juillet 1788 pour<br/>une montée au Petit Bois à Varennes</u> . . . . .                 | 134 |
| ANNEXE E | <u>Habitants ayant besoin d'une montée au Petit Bois<br/>à Varennes selon le procès-verbal du 10 janvier 1791</u> . . . . . | 135 |

LISTE DES FIGURES

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| FIGURE 1 | <u>Région de la rivière du Chêne, 1762</u> . . . . .   | 136 |
| FIGURE 2 | <u>Paroisse de Berthier, 1762</u> . . . . .  | 137 |
| FIGURE 3 | <u>Seigneurie de la Rivière-du-Chêne (Saint-Eustache), 1815</u>  | 138 |
| FIGURE 4 | <u>Seigneurie de Berthier, 1815</u> . . . . .  | 139 |
| FIGURE 5 | <u>Seigneuries de Boucherville et de Montarville, 1815</u>   | 140 |
| FIGURE 6 | <u>Le chemin entre le cinquième et le sixième rang<br/>de Boucherville, 1786</u> . . . . .   | 141 |
| FIGURE 7 | <u>Seigneuries de Varennes, Cap-de-la-Trinité et<br/>Cap-Saint-Michel, la Guillaudière et Saint-Blain,<br/>Verchères et Bellevue, 1815</u> . . . . . | 142 |

## ABBREVIATIONS

|                   |   |
|-------------------|---|
| ANC               | Archives nationales du Canada   |
| ANQ-M             | Archives nationales du Québec, Division de Montréal   |
| ASQ               | Archives du Séminaire de Québec   |
| AUM/CB            | Archives de l'Université de Montréal, Collection Baby   |
| CECH              | Committee of the Executive Council on Highways, Roads and Bridges                                   |
| <u>CHR</u>        | <u>Canadian Historical Review</u>   |
| <u>DBC</u>        | <u>Dictionnaire biographique du Canada</u>  |
| GV (Q)            | Grands voyers (Fonds), 1765-1755, district de Québec  |
| GV (RF)           | Grands voyers (Fonds), régime français  |
| <u>HS</u>         | <u>Histoire Sociale-Social History</u>  |
| MMA               | McCord Museum Archives  |
| MUL               | McGill University Libraries, Department of Rare Books and Special Collections                       |
| <u>OG</u>         | <u>Ordinances made and passed by the governor and Legislative Council of the Province of Quebec</u> |
| <u>OGSC</u>       | <u>Ordinances of the Governor and Special Council of Lower Canada</u>                               |
| OI                | Ordonnances des Intendants  |
| <u>PAC Report</u> | Public Archives of Canada, <u>Report</u>  |
| <u>PSIC</u>       | <u>Provincial Statues of Lower Canada</u>   |
| PVB               | Registre des procès-verbaux de René-Amable Boucher de Boucherville                                  |
| PVI.              | Registre de procès-verbaux de Paul Lacroix  |
| <u>PVGV</u>       | <u>Inventaire des procès-verbaux des grands voyers</u>  |
| QS                | Register of the Court of General Quarter Sessions   |
| <u>RHAF</u>       | <u>Revue d'histoire de l'Amérique française</u>   |

## BIBLIOGRAPHIE

### A. Sources manuscrites.

Archives Nationales du Québec, Montréal.

E 0002, Grands voyers, Québec (Fonds). Documents manuscrits concernant le district de Montréal, 2,64m linéaires, c.1764-c.1841. Les documents antérieurs à 1786 sont peu nombreux

M 0029, Grands voyers (Fonds). Procès-verbaux des grands voyers du régime français ainsi que quelques pièces concernant le district de Québec sous le régime anglais, 3 bobines de microfilms, 1683-1779

M 0032, Grands voyers (Fonds). Procès-verbaux des grands voyers du district de Québec, 20 bobines de microfilm, 1762-1841

M 0005, Intendants (Fonds), Ordonnances, 9 bobines de microfilm, 1705-1760.

Archives Nationales du Canada, Ottawa.

RG1, E17. Quebec et Bas-Canada, Committees of the Executive Council on Highways, Roads and Bridges, vol 1-7, 1,12m. Les trois premiers volumes couvrent la période 1765-1815.

RG4, A1, Quebec and Lower Canada, S Series, volumes 56, 57, 64  
Quelques pièces ont trait à la voirie.

RG9, IA2, Adjudant General's Office, Lower Canada, Annual Returns, vol. 2-3. Liste des noms des officiers de milice.

Archives du Séminaire de Québec, Québec.

Documents Faribault, n<sup>o</sup> 194.

Polygraphie 37, n<sup>o</sup> 1d. Francis Maseres à George Allsopp, vers 1769.

Archives de l'Université de Montréal, Montréal

Collection Baby.

McCord Museum Archives, Montréal.

McCord Family Papers, File 1458, article 7, David Ross to Arthur Davidson, 5 mars 1797.

McGill University Libraires, Department of Rare Books and Special Collections, Montréal

MS 439, De Léry Macdonald Papers. Cl/13, Ordre de [René-Ovide] Hertel de Rouville aux baillis et sous-baillis de Vaudreuil, 26 novembre 1772.

Ministère de la Justice du Québec, Centre de pré-archivage, Montréal.

Register of the Court of Quarter Sessions, District of Montreal. Volume II, 1792-1799.

#### Cartes

BOUCHETTE, Joseph. Carte topographique de la province du Bas-Canada, 1815, rééditée, Montréal, Editions Elysées, 1980. Echelle: 1: 200 000.

Plan of Canada or the Province of Quebec...by Order of His Excellency Governor [James] Murray in the years 1760, 1761 and 1762. Echelle: 1: 24 000.

#### B Sources imprimées

Règlements et lois sous le régime anglais.

Régime militaire.

Rapport des Archives Publiques du Canada. 1918. Appendice B. Ordonnances, proclamations, etc. émises par les gouverneurs militaires de Québec, Montréal et Trois-Rivières, depuis la capitulation de Québec jusqu'à l'établissement du gouvernement civil, le 10 août 1764, pp. 25-213.

1764-1768

Public Archives of Canada. Report. 1913. Appendix E. Ordinances Made for the Province of Quebec by the Governor and Council of the Said Province, since the Establishment of the Civil Government, pp 45-86

1777-1791

Ordinances Made and Passed by the Governor and Legislative Council of the Province of Quebec. Québec, 1777.

1793-1837

Provincial Statutes of Lower Canada. 15 volumes, 1793-1837

1837-1841

Ordinances Made and Passed by His Excellency the Governor-General, and Special Council for the Affairs of the Province of Lower Canada 6 volumes, 1839-1841.

Annuaire de Ville-Marie. Tome 1. Histoire des paroisses du diocèse de Montréal. Montréal, 1867-1879.

BEDARD, Théophile Pierre. Histoire de cinquante ans, 1791-1841, annales parlementaires et politiques du Bas-Canada depuis la constitution jusqu'à l'Union Québec: Presses à vapeur de L. Brousseau, 1869.

BOUCHER de la Bruère, Montarville. «Le 'livre de raison' des seigneurs de Montarville», Cahiers des Dix, IV (1939), pp. 243-270.

BOUCHETTE, Joseph. Description topographique de la province du Bas-Canada. Londres, 1815. Réédité, Montréal, Editions Elysee, 1978.

CUGNET, François-Joseph. Traité de la loi des fiefs, qui a été suivie en Canada depuis son établissement, tirée de celle contenue en la Coutume de la prévôté et vicomté de Paris. Québec, 1775

----- Traité général de la police. Québec, 1775.

Edits, ordonnances royaux, déclarations du Conseil d'Etat du Roi concernant le Canada. 3 volumes Québec, 1854-1856.

La Gazette de Québec. Dépouillée de 1796 à 1797.

La Gazette de Montréal. Dépouillée de 1796 à 1797

Journaux de la Chambre d'Assemblée de la province du Bas-Canada  
Volumes IV à VIII, 1796-1800.

Jugements et délibérations du Conseil Souverain Volume V. Québec, 1889.

Public Archives of Canada. Report. 1891 Note D. «French Republican Designs on Canada», pp. 57-84

Rapport des Archives Publiques du Canada. 1889. Note B. Statistiques religieuses, d'éducation et autres. (Recensement de 1784.)

Recensement du Canada, 1871. Volume IV. «Recensements du Canada, 1685-1871». Ottawa, 1876. (Recensement de 1790.)

ROY, Pierre-Georges. Inventaire des procès-verbaux des grands voyers. 6 volumes. Beauceville, L'Eclaireur, 1923-1932.

VIGER, Jacques «Vieux papiers. Boucherville en 1810-1811», Le Canada français, XXVI, 3 (1938-1939), pp. 286-306.

WELD, Isaac Travels through the States of North America and the Provinces of Upper and Lower Canada during the Years 1795, 1796, 1797 2 vol. 4<sup>e</sup> édition. London, 1807. Réédité à New York, Augustus M Kelley, 1970.

## C Etudes.

### 1 Canada.

Atlas historique du Canada. Vol. I. «Des origines à 1800». R. Cole Harris, dir., Geoffrey Matthews, cartographe. Edition française dirigée par Louise Dechêne. Traduit par Marcel Paré. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1987.

AUDET, Francis-J Varennes. Notes pour servir à l'histoire de cette seigneurie. Montréal, Editions des Dix, 1943.

BOILEAU, Gilles. Almanach historique des Deux-Montagnes. Saint-Eustache, Société d'édition et de presse Mercier et Perron, 1981.

BOUCHARD, Gerard «La dynamique communautaire et l'évolution des sociétés rurales québécoises aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles. Construction d'un modèle», Revue d'histoire de l'Amérique française, XL, 1 (été 1986), pp. 51-71.

BURT, A.L. The Old Province of Quebec. Toronto, The Ryerson Press, 1933.

CARON, Ivanhoe. «Historique de la voirie dans la province de Québec», Bulletin des recherches historiques, XXXIX (1933), pp. 198-215, 278-300, 362-380, 438-448, 463-482.

CLARK, S D Movements of Political Protest in Canada, 1640-1840. Toronto, University of Toronto Press, 1959.

- COURVILLE, Serge. «Origine et evolution des campagnes dans le comte des Deux-Montagnes, 1755-1971». Mémoire de maîtrise (géographie), Université de Montréal, 1973.
- CRAIG, Gerald M. Upper-Canada, The Formative Years, 1784-1841. Toronto, McClelland and Stewart, 1963
- CROWLEY, Terrence K. «'Thunder Gusts', Popular Disturbances in Early French Canada», Société historique du Canada, Communications historiques (1979), pp 11-32.
- DECHENE, Louise. «L'évolution du régime seigneurial au Canada. le cas de Montréal aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles» Recherches sociographiques, XII, 2 (mai-août 1971), pp. 143-183.
- DEPATIE, Sylvie. «La seigneurie de l'île Jésus au XVIII<sup>e</sup> siècle», dans Sylvie Dépatie, Mario Lalancette et Christian Dessureault, Contributions à l'étude du régime seigneurial canadien Ville de LaSalle, Hurtubise HMH, 1987
- DESSUREAULT, Christian «L'égalitarisme paysan dans l'ancienne société rurale du Saint-Laurent: éléments pour une réinterprétation», Revue d'histoire de l'Amérique française, XL, 3 (hiver 1987), pp. 373-407.
- DEVER, Allan. «Economic Development and the Lower Canadian Assembly, 1828-1840». Mémoire de maîtrise, Université McGill, 1976
- DICKINSON, John A. Justice et justiciables: la procédure civile à la Prévôte de Québec, 1667-1759. Québec, Presses de l'Université Laval, 1982
- «La conception populaire de la tenure en Normandie et en Nouvelle-France», dans Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, dir., Evolution et éclatement du monde rural Structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales françaises et québécoises, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, pp 163-172
- Dictionnaire biographique du Canada. Volumes IV-VI Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1966-.
- GAGNON, Serge et René Hardy, édit. L'église et le village au Québec, 1850-1930. L'enseignement des Cahiers de prônes. Montreal, Les Editions Leméac, 1979
- GALARNEAU, Claude La France devant l'opinion canadienne, 1760-1815 Québec, Presses de l'Université Laval, 1970.
- GLAZEBROOK, G.P de T A History of Transportation in Canada Toronto, The Ryerson Press, 1938

- GREER, Allan. «Mutiny at Louisbourg, December 1744», Histoire sociale-Social History, X, n° 20 (nov. 1977), pp. 305-336.
- . «L'habitant, la paroisse rurale et la politique locale au XVIII<sup>e</sup> siècle: quelques cas dans la vallée du Richelieu», Société canadienne d'histoire de l'Eglise catholique, Sessions d'études, 47 (1980): 19-33
- Peasant, Lord, and Merchant. Rural Society en Three Quebec Parishes, 1740-1840. Toronto, University of Toronto Press, 1985.
- . «La dimension ville-campagne de l'insurrection de 1837», dans Fernand Lebrun et Normand Séguin, dir., Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'Ouest, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles Actes du colloque franco-québécois de Québec. Trois-Rivières, Centre de recherche en études québécoises, UQTR, 1987
- «From Folklore to Revolution: Charivaris and the Lower Canadian Rebellion of 1837». Communication présentée à l'assemblée annuelle de la "Social Science History Association", Nouvelle-Orléans, 31 octobre, 1987.
- «The Militia», unpublished manuscript on Lower Canadian Community Life and the Rebellion of 1837.
- HARRÉ, John E. «L'Assemblée législative du Bas-Canada, 1792-1814: députation et polarisation politique», Revue d'histoire de l'Amérique française, XXVII, 3 (déc 1973), pp. 361-396
- KENNY, Stephen. «'Cahots and Catcalls': An Episode of Popular Resistance in Lower Canada at the Outset of the Union», Canadian Historical Review, LXV, 2 (juin 1984): 184-208.
- LACHANCE, Andre «Les comportements délinquants de la société rurale canadienne au XVIII<sup>e</sup> siècle (1712-1760), dans Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, dir , Evolution et éclatement du monde rural Structures, fonctionnement et evolution différentielle des sociétés rurales françaises et québécoises, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, pp. 439-450.
- LAPERRIERE, Guy. «L'histoire religieuse du Québec: principaux courants, 1978-1988», Revue d'histoire de l'Amérique française, XLII, 4 (printemps 1989), pp. 563-578.
- Laurin, Clément. «Aux origines de Saint-Eustache et de la région des Mille-Iles», Cahiers d'histoire de Deux-Montagnes, I, 3 (dec 1978-jan. 1979), pp. 36-51.
- MICHEL, Louis «Un marchand rural en Nouvelle-France: François-Augustin Bailly de Messein, 1709-1771», Revue d'histoire de l'Amérique française, XXXIII, 2 (sept 1979), pp. 215-262.

- . «Le livre de compte (1784-1792) de Gaspard Massue, marchand à Varennes», Histoire Sociale-Social History, XIII, n<sup>o</sup> 26 (nov. 1980), pp. 369-399.
- . «Varennes et Verchères des origines au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Etat d'une enquête», dans Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, dir., Evolution et éclatement du monde rural. Structures, fonctionnement et évolution différentielle des sociétés rurales françaises et québécoises, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, pp. 325-340.
- MONETTE, Michel. «Groupes dominants et structure locale de pouvoir à Deschambault et Saint-Casimir, comté de Portneuf (1829-1870)», Cahiers de géographie du Québec, XXVIII, n<sup>os</sup> 73-74 (avr.-sep. 1984), pp. 73-88.
- NEATBY, Hilda. Quebec, The Revolutionary Age, 1760-1791 Toronto, McClelland and Stewart, 1966.
- NOEL, Françoise. «Gabriel Christie's Seigneuries Settlement and Seigniorial Administration in the Upper Richelieu Valley, 1764-1854» 2 volumes. Thèse de doctorat, Université McGill, 1985.
- OUELLET, Fernand «La mentalité et l'outillage économique de l'habitant canadien (1760) A propos d'un document sur l'encan», Bulletin des recherches historiques, LXII, 3 (juin-août-sept 1956), pp. 131-139.
- . Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850 structures et conjonctures. Montreal et Paris Fides, 1966
- . Le Bas-Canada, 1791-1840 Changements structureaux et crise Ottawa Editions de l'Université d'Ottawa, 1976
- . «Officiers de milice et structure sociale au Québec (1660-1815)», Histoire Sociale-Social History, XII, 23 (mai 1979), pp. 37-65
- POZZO-LAURENT, Jeannine «Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)» Mémoire de maîtrise, Université Laval, 1981
- ROY, Pierre-Georges. «Les grands voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs», Cahiers des Dix, VIII (1943), pp. 181-233
- SANFACON, Roland. «La construction du premier chemin Québec-Montreal et le problème des corvées (1706-1737)», Revue d'histoire de l'Amérique française, XII, 1 (juin 1958), pp. 3-29.
- TESSIER, Albert «Les voyages vers 1800», Cahiers des Dix, VI (1941), pp. 83-108.

- WADE, Mason. The French-Canadians, 1760-1945. Volume 1. Toronto, Macmillan of Canada, 1955.
- WALLOT, Jean Pierre «La pensée révolutionnaire et réformatrice dans le Bas-Canada (1773-1815)», dans Un Québec qui bougeait: trame socio-politique du Québec au tournant du XIXe siècle. Québec: Editions du Boréal Express, 1973, pp. 253-318.
- 2 Europe.
- ARBELLOT, Guy. «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle», Annales Economies, Sociétés, Civilisations, XXVIII, 3 (mai-juin 1973), pp. 765-791.
- BURKE, Peter. «The Virgin of the Carmine and the Revolt of Masaniello», Past and Present, n<sup>o</sup> 99 (mai 1983), pp. 3-21.
- HABAULT, Gabriel La corvée royale au XVIIIe siècle. Paris: L. Larose, 1903
- HALL, David. «Introduction», dans Steven L. Kaplan, Understanding Popular Culture: Europe from the Middle Ages to the Nineteenth Century. New York, Mouton, 1984
- LETACONNOUX, Joseph. Le régime de la corvée en Bretagne au XVIIIe siècle Rennes Plihon et Hommay, 1905.
- MENDRAS, Henri. Sociétés paysannes. Eléments pour une théorie de la paysannerie Paris, Armand Colin, 1976
- MEYER, Jean et Roger Dupuy «Bonnets rouges et blancs bonnets», Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest. LXXXII, 4 (1975), pp. 405-426.
- La Nouvelle Histoire. Jacques LeGoff, dir. Paris, CEPL, 1978.
- PETITFRERE, Claude. Les Vendéens d'Anjou (1793): analyse des structures militaires sociales et mentales Paris, Bibliothèque Nationale, 1981
- TILLY, Charles The Contentious French. Cambridge, Mass., The Belknap Press of Harvard University Press, 1986.
- «What Is the History of Popular Culture?», History Today, XXXV (dec. 1985), pp. 39-45.
- WILLIAMS, D.E. «Morals, Markets and the English Crowd in 1766», Past and Present, n<sup>o</sup> 104 (août 1984), pp. 56-73.

## INTRODUCTION

En Europe et aux Etats-Unis, les historiens étudient depuis plusieurs années divers aspects de la culture populaire. Les champs d'études sont très variés: la fête, les contes, la religion, et les agitations populaires<sup>1</sup>

Ces dernières ont attiré une grande part de l'attention et ont suscité diverses approches. Certains placent l'accent sur le contexte socio-économique et perçoivent la contestation comme une réaction à une situation donnée<sup>2</sup>. D'autres, à partir d'une sociologie soit durkheimienne, soit marxiste, y voient plutôt un rituel qui fait parti des coutumes, une forme d'expression populaire<sup>3</sup>. Enfin, quelques chercheurs ont allié mentalités et structures. Ils évitent ainsi de tomber dans le déterminisme, tout en tenant compte des facteurs socio-économiques qui influencent les individus<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>Pour des définitions de la culture populaire et de la mentalité, voir, «What Is the History of Popular Culture?», History Today, XXXV (déc. 1985), pp. 39-45; David Hall, «Introduction», in Steven L. Kaplan, édit. Understanding Popular Culture, Europe from the Middle Ages to the Nineteenth Century, New York, Mouton, 1984, pp. 5-18, La Nouvelle Histoire, Jacques LeGoff, dir., Paris, CEPL, 1978, rubriques «Mentalité», «Anthropologie historique» et «Imaginaire». Les ouvrages généraux en ce domaine datent déjà de plusieurs années, tels Peter Burke, Popular Culture in Early Modern Europe, New York, Harper and Row, 1978

<sup>2</sup>D. E. Williams, «Morals, Markets and the English Crowd in 1766», Past and Present, n° 104 (août 1984), pp. 56-73

<sup>3</sup>Voir les commentaires de Peter Burke sur les travaux de Yves-Marie Bercé et de E.P. Thompson dans, «The Virgin of the Carmine and the Revolt of Masaniello», Past and Present, n° 99 (mai 1983), p. 3

<sup>4</sup>Voir entre autre Claude Petitfrère, Les Vendéens d'Anjou (1793): Analyse des structures militaires, sociales et mentales, Paris, Bibliothèque Nationale, 1981, Jean Meyer et Roger Dupuy, «Bonnets rouges et blancs bonnets», Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest, LXXXII, 4 (1975), pp. 405-426.

Au Canada, l'intérêt pour l'étude de la mentalité est plus récent puisque les travaux des années 1950 n'ont pas eu de suite. A cette époque, Fernand Ouellet a examiné la mentalité paysanne à travers le phénomène de l'encan<sup>5</sup>. On retrouve, dans cette étude, d'intéressantes considérations concernant l'attachement aux biens et à l'honneur, mais les conclusions sur la propension aux dépenses excessives nous semblent peu fondées à partir d'un seul document. Quelques années plus tard, S D Clark a voulu dégager les grandes lignes de l'histoire de la contestation au Canada<sup>6</sup>. Malgré ses descriptions détaillées de plusieurs événements, l'analyse est superficielle et ne tient pas compte des contextes locaux ou institutionnels. Un article plus récent de Terrence Crowley utilise le modèle de Charles Tilly pour déterminer si les quelques émeutes répertoriées en Nouvelle-France ont un caractère réactionnaire ou progressiste<sup>7</sup>. Il néglige cependant, tout comme Clark, les contextes qui forment le cadre de ces conflits. D'autres ouvrages, au cadre plus étendu, réfèrent aux mentalités afin d'expliquer des phéno-

---

<sup>5</sup>Fernand Ouellet, «La mentalité et l'outillage économique de l'habitant canadien (1760). A propos d'un document sur l'encan», Bulletin des recherches historiques, LXII, 3 (juin-août-sept. 1956), pp. 131-139.

<sup>6</sup>S.D Clark, Movements of Political Protest in Canada, 1640-1840, Toronto, University of Toronto Press, 1959

<sup>7</sup>Terrence K. Crowley, «'Thunder Gusts', Popular Disturbances in Early French Canada», Société historique du Canada, Communications historiques (1979), pp. 11-32

mènes économiques<sup>8</sup> ou pour intégrer les contestations paysannes à l'ensemble du contexte culturel et politique<sup>9</sup>.

Quelques travaux jettent un regard plus pénétrant sur les mentalités. Allan Greer analyse à la fois les structures de la garnison de Louisbourg, les rapports sociaux qui y existent et la mentalité des soldats<sup>10</sup>. Serge Gagnon et René Hardy nous libèrent des stéréotypes qui caractérisent souvent les descriptions des rapports cures-paroissiens<sup>11</sup>. L'article de Stephen Kenny examine un épisode de la résistance continue de la part des Canadiens de 1838 à 1841<sup>12</sup>. Des travaux se poursuivent dans d'autres directions telles que l'étude des valeurs et des attitudes à travers les procès,<sup>13</sup> ou l'utilisation du charivari en tant

---

<sup>8</sup>Fernand Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850: structures et conjonctures, Montréal, Fides, 1966, pp 562-563

<sup>9</sup>Jean-Pierre Wallot, «La pensée révolutionnaire et reformiste dans le Bas-Canada (1773-1815)», in Un Québec qui bougeait, trame socio-politique du Québec au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, Québec, Éditions du Boreal Express, 1973, pp. 266-274

<sup>10</sup>Allan Greer, «Mutiny at Louisbourg, December 1744», HS, X, n<sup>o</sup> 20 (nov. 1977), pp 305-336

<sup>11</sup>Serge Gagnon et René Hardy, édit., L'église et le village au Québec, 1850-1930 — L'enseignement des Cahiers de prônes, Montréal, Leméac, 1979. Les études de ce «groupe de Trois-Rivières», auquel est associé Jean Roy, se poursuivent toujours, Guy Laperrière, «L'histoire religieuse du Québec: principaux courants, 1978-1988», RHAF, XLII, 4 (printemps 1989), p. 568, note 17.

<sup>12</sup>Stephen Kenny, «'Cahots' and Catcalls: An Episode of Popular Resistance in Lower Canada at the Outset of the Union», CHR, LXV, 2 (juin 1984), pp 184-208

<sup>13</sup>John A. Dickinson, Justice et justiciables: la procédure civile à la Prévôté de Québec, 1667-1759, Québec, Presses de l'Université Laval, 1982. André Lachance, «Les comportements délinquants de la société rurale canadienne au XVIII<sup>e</sup> siècle (1712-1760)», in Joseph Goy et Jean-Pierre Wallot, dir., Evolution et éclatement du monde rural, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, pp 439-450

qu'instrument politique<sup>14</sup> Un autre champ, celui de la sociabilité, englobe les rapports sociaux qui lient les familles et les collectivités locales<sup>15</sup> Notre démarche se situe dans le sillage des travaux d'Allan Greer, soit l'étude de la dynamique du pouvoir et des mentalités de ceux qui y participent.

L'étude de ces phénomènes comporte certaines difficultés. Les classes dites populaires, les paysans par exemple, laissent peu de documents. Pour accéder à leur point de vue, les historiens ont souvent recours à l'analyse de conflits. Ces situations, qui peuvent faire parti de la vie courante comme les poursuites judiciaires ou avoir un caractère extraordinaire comme les émeutes, ont laissé des traces dans les archives. Les mouvements populaires sont cependant moins fréquents au Canada qu'en Europe, et fournissent relativement peu de matière aux historiens. Les institutions permettant aux classes populaires de s'exprimer sont également rares au Canada. Seuls certains conseils de fabriques leur offrent un forum régulier<sup>16</sup>. De plus, lors des litiges concernant la propriété, les procédures canadiennes n'ont pas encouragé la transcription de témoignages paysans. Alors qu'en Normandie, les

---

<sup>14</sup>Allan Greer, «From Folklore to Revolution: Charivaris and the Lower Canadian Rebellion of 1837», communication présentée à l'assemblée annuelle de la «Social Science History Association», Nouvelle-Orléans, 1987

<sup>15</sup>Gerard Bouchard, «La dynamique communautaire et l'évolution des sociétés rurales québécoises aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles. Construction d'un modèle», *RHAF*, XL, 1 (été 1986), pp. 51-71.

<sup>16</sup>Allan Greer, «L'habitant, la paroisse rurale et la politique locale au XVIII<sup>e</sup> siècle: quelques cas dans la vallée du Richelieu», Société canadienne d'histoire de l'Église catholique, *Sessions d'études*, 47 (1980), pp. 26-33

juges demandent parfois à des paysans de présenter leur version des faits, au Canada, par contre, les magistrats s'en remettent aux actes notariés et aux témoignages d'arpenteurs<sup>17</sup>. Quelques historiens ont déjà démontré qu'il y a moyen de contourner ces problèmes, le nôtre consiste à examiner l'administration de la voirie, car celle-ci ne peut ignorer les opinions des paysans. Par exemple, les autorités doivent consulter les paysans avant d'établir des routes principales parce que ce sont ces derniers qui fournissent le terrain et effectuent les travaux. De plus, puisque le gouvernement gère l'expansion des réseaux locaux, il met en place un processus qui permet à tous les intéressés d'exprimer leur opinion sur ces projets.

Notre but initial était d'analyser quelques conflits de la voirie à partir du contexte socio-économique local. Nous voulions ainsi examiner les attitudes par rapport aux clivages sociaux qui existent dans les campagnes. En l'absence d'étude de l'administration de la voirie après 1760, nous avons dû délaissier le contexte socio-économique et accorder plus d'importance au contexte institutionnel. Nous avons alors mis l'accent sur la répartition du pouvoir et sur les attitudes des paysans envers celle-ci. Quant aux conditions locales, nous avons bénéficié des travaux de Louis Michel sur les paroisses de Varennes et de Vercheres<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup>John A. Dickinson, «La conception populaire de la tenure en Normandie et en Nouvelle-France», in Jean Goy et Jean-Pierre Wallot, Evolution et éclatement du monde rural, pp. 168-169.

<sup>18</sup>Trois articles de Louis Michel, «Un marchand rural en Nouvelle-France: François-Augustin Bailly de Messein, 1709-1771», RHAF, XXXIII, 2 (sept. 1979), pp. 215-262, «Le livre de compte (1784-1792) de Gaspard Massue, marchand à Varennes», H.S., XIII, n° 26 (nov. 1980), pp. 369-399; et «Varennes et Vercheres des origines au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle: Etat d'une enquête», Evolution et éclatement du monde rural, pp. 325-340.

Dans les autres cas, nous avons utilisé les quelques sources imprimées disponibles.

Les sources reliées à la voirie forment notre corpus principal. Elles forment un ensemble assez volumineux qui couvre la période de l'administration des grands voyers, soit du début du XVIII<sup>e</sup> siècle à 1841, et ce pour les paroisses comprises entre la seigneurie de la Petite-Nation et Rivière-du-Loup. Le corpus se divise en quatre grandes catégories: la réglementation, les registres des grands voyers, les dossiers d'homologation et les sanctions

La réglementation exprime les buts et les exigences du gouvernement. Sous le régime français, en l'absence de règlement officiel, on retrouve les principes généraux et les usages du système dans les ordonnances des intendants,<sup>19</sup> les procès-verbaux des grands voyers<sup>20</sup> et les traités des anciens usages rédigés après la Conquête<sup>21</sup>. Les règlements promulgués à partir de 1766, ainsi que quelques rapports du Conseil exécutif, nous donnent le point de vue administratif sous le

---

<sup>19</sup>ANQ-M, M 0005, Ordonnances des intendants.

<sup>20</sup>ANQ-M, M 0029, Grands voyers (Fonds), 1683-1779, 3 bobines de microfilm. Ce fond contient plusieurs pièces concernant le début du régime anglais. Ces procès-verbaux ainsi que les ordonnances des intendants reliés à la voirie sont répertoriés dans Pierre-Georges Roy, Inventaire des procès-verbaux des grands voyers, 6 volumes, Beauceville, L'Éclairneur, 1923-1932.

<sup>21</sup>ANC, RG1, E17, Quebec and Lower Canada, Committees of the Executive Council on Highways, Roads and Bridges (ci après CECH), vol. 2, Mémoire de M. François-Joseph Cugnet à l'égard des anciens usages pour les chemins royaux, 11 août 1768; François-Joseph Cugnet, Traité général de la police, Quebec, 1775, ANQ-M, M 0032, Grands voyers (Fonds), 1762-1855, vol. 7 (bobine 1251), pp. 165-166.

régime anglais<sup>22</sup>. Les rapports et les procès-verbaux des grand voyers décrivent les problèmes encourus dans l'application des règlements et la manière de résoudre les conflits entre les habitants<sup>23</sup>. A partir de 1785, ceux-ci peuvent contester les procès-verbaux devant un tribunal administratif<sup>24</sup> puis devant la Cour de Quartier des Sessions générales de la Paix<sup>25</sup>. Même si les documents déposés sont le plus souvent rédigés par des avocats ou autres notables, ils reflètent essentiellement le point de vue des paysans. Quant aux sanctions, les procédures relèvent de l'intendant sous le régime français et de diverses cours de justice après la Conquête. La consultation des dossiers du district de Montréal pour cette dernière période est présentement difficile<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup>Voir Annexe A pour une liste des règlements et des lois relatifs à la voirie de 1766 à 1840, et *infra*, note 40, p. 22, note 44, p. 23, note 55, p. 27 et note 59, p. 28, pour les références concernant les rapports du Conseil concernant la voirie

<sup>23</sup>Roy, *PVGV*, dresse aussi l'inventaire des procès-verbaux sous le régime anglais, malgré quelques lacunes en ce qui concerne le district de Montréal. Pour les procès-verbaux du district de Québec, ANQ-M, M 0032, Grands voyers, (Fonds), 1762-1855, (ci-après GV (Q)), 20 bobines de microfilm. Pour le district de Montréal, ANQ-M, E 0002, Grands voyers (Fonds), c.1764-c.1841, 2,64m linéaires. Une partie des pièces du district de Montréal pour le XIX<sup>e</sup> siècle ont été microfilmées et placées avec le fonds M 0032, le reste n'est disponible qu'en version manuscrite.

<sup>24</sup>Le Bureau d'homologation, voir CECH, vol 1-3

<sup>25</sup>Ministère de la Justice, Centre de pré-archivage, Register of the Court of General Quarter Sessions (ci-après QS), vol. II, 1792-1799

<sup>26</sup>Pour la partie rurale du district de Montréal, ces documents se trouvent toujours au centre de pré-archivage du ministère de la Justice. Leur consultation sera facilitée lorsqu'ils seront transférés aux Archives nationales du Québec

L'accessibilité des sources a dicté le cadre spatial de notre étude, soit le district de Montréal. Le choix de la période a été déterminé par l'existence des dossiers d'homologation, qui semblent n'avoir survécu que pour la période 1785-1791. Ces six années forment ainsi un cadre privilégié pour l'étude des conflits locaux de la voirie. Cette période a été prolongée jusqu'à 1799 afin de suivre jusqu'à son dénouement l'histoire des ponts de la rivière du Chêne et d'étudier l'opposition à la loi de la voirie de 1796.

La période 1785-1799 coïncide avec la période active de l'administration de René-Amable de Boucherville, grand voyer du district de Montréal de 1785 à 1806. L'utilisation de ses registres de procès-verbaux<sup>27</sup> comporte certains avantages et désavantages. Les deux volumes, un peu désordonnés, contiennent des copies d'ordres et de correspondance, pratique que l'on ne retrouve pas chez tous les grands voyers. Il note parfois dans ses procès-verbaux les opinions émises lors des assemblées de paroisses, mais rarement celles qui sont contraires à la sienne. Les dossiers d'homologation servent dans ces cas-ci de contrepoids à son point de vue. Les registres de Boucherville ne concordent pas avec ceux du Bureau d'homologation ou de la Cour des Sessions de la paix. Ainsi, le texte d'un des procès-verbaux qui nous intéressent n'a pu être retracé. Les registres de son député, Paul Lacroix,<sup>28</sup> sont plus ordonnés. La correspondance avec les registres de la Cour n'est pas

---

<sup>27</sup>Ces registres sont conservés aux ANQ-M, E 0002, 2D 13 1105 B, (ci-après PVB), 2 volumes, 1786-1804. On y retrouve aussi quelques copies de procès-verbaux de ses prédécesseurs.

<sup>28</sup>Ibid., 2D 13 1204 B, (ci-après PVL), 3 volumes, 1797-1819.

parfaite mais elle est au moins prévisible. Ce dernier n'inclue jamais dans son registre les procès-verbaux annuels. Cette pratique nous a empêché de connaître le contenu d'une décision controversée. L'absence de dossiers d'homologation après 1791 ne nous permet pas d'opposer sa version des faits à celle des habitants. Son style, qui rappelle un compte-rendu d'assemblée, semble néanmoins plus objectif que les formules vagues utilisées par son supérieur. Les cartes et les plans sont absents des registres du grand voyer et de son député. Les dossiers du Bureau d'homologation en contiennent quelques-uns, ce qui facilite la compréhension de certains tracés.

Il existe déjà quelques études de la voirie de la vallée du Saint-Laurent. Les ouvrages généraux s'attachent surtout à la réglementation ou à certains aspects, tels la construction de routes principales et l'état des routes<sup>29</sup>. L'article de Roland Sanfaçon représente une bonne contribution à l'histoire du chemin du roi et des usages sous le régime français<sup>30</sup>. En dépit de certaines faiblesses relatives au privilège seigneurial et au caractère de la corvée, il nous a été très utile. Une étude récente de Jeannine Pozzo-Laurent complète le travail de Sanfaçon en étudiant les réseaux locaux et les rapports entre les paysans et les

---

<sup>29</sup>Ivanhoe Caron, «Historique de la voirie dans la province de Québec», BRH, XXXIX (1933), pp. 198-215, 278-300, 362-380, 438-448, 463-482; G. P. de T. Glazebrook, A History of Transportation in Canada, Toronto, The Ryerson Press, 1938.

<sup>30</sup>Roland Sanfaçon, «La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737)», RHAF, XII, 1 (juin 1958), pp. 3-29.

autorités<sup>31</sup>. Nous croyons cependant que sa perspective globale insiste trop sur la bienveillance du gouvernement. Il n'existe aucune étude équivalente pour la période qui suit la conquête. Notons cependant le travail d'Allan Dever sur l'attitude de l'Assemblée législative vis-à-vis du développement économique entre 1828 et 1836,<sup>32</sup> période au cours de laquelle les dépenses publiques pour la voirie sont un objet important. L'article de Stephen Kenny, cité plus haut, contient, outre une bonne analyse des mentalités, d'importants renseignements sur la circulation routière en hiver.

Les deux premiers chapitres de ce mémoire portent sur la réglementation de la voirie et sur les officiers responsables de son application. Les deux chapitres suivants examinent l'attitude des paysans face au système à partir de l'opposition à la loi des ponts et chaussées de 1796 et des traits généraux de leur comportement. Cette première partie fait une large place au régime français, puisque c'est alors que sont établis les usages du pays en matière de voirie. Nous ferons aussi quelques incursions dans le XIX<sup>e</sup> siècle afin de comprendre l'évolution à long terme du système. Cependant, les campagnes du district de Montréal à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle demeurent au centre de l'analyse.

---

<sup>31</sup>Jeannine Pozzo-Laurent, «Le réseau routier dans le gouvernement de Québec (1706-1760)», Mémoire de maîtrise, Université Laval, 1981.

<sup>32</sup>Allan Dever, «Economic Development and the Lower Canadian Assembly, 1828-1840», Mémoire de maîtrise, Université McGill, 1976

La seconde partie examine certains conflits relatifs à la voirie qui se déroulent dans quatre paroisses du district de Montréal Boucherville, Saint-Eustache, Varennes et Verchères. Ces paroisses ont été le cadre de contestations qui touchent à diverses formes de rapports de pouvoir et qui ont laissé des dossiers assez riches

## I REGLEMENTATION ET FONCTIONNEMENT, DES ORIGINES A 1840

Même si, pendant longtemps, le fleuve Saint-Laurent demeure la principale voie de communication de Canada, le développement économique, social et administratif de la colonie exige aussi des liaisons routières. En effet, il ne faut pas oublier que la navigation fluviale est difficile et même risquée avec les grands vents d'automne ou les glaces du printemps. Enfin, il faut des chemins pour relier les rangs et les paroisses de l'arrière-pays aux régions riveraines.

## CHAPITRE 1. Règlements et politiques

Les administrateurs coloniaux sont conscients de la nécessité des chemins pour le développement<sup>1</sup>. Afin de gérer l'expansion et l'entretien du réseau routier, ils mettent en place un système qui reflète les tendances générales de l'administration coloniale: centralisation et respect des privilèges seigneuriaux. La voirie coloniale se distingue aussi par l'absence de crédits pour les routes royales. La corvée s'applique à toutes les chaussées, sans distinction. Les modifications seront lentes et, dans les campagnes, n'apparaîtront qu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

### 1.1 La mise en place du système, 1706-1760.

Traditionnellement, en France, les chemins sans péage qui relient les villages sont à la charge des riverains alors que l'Etat supporte le coût des routes entre les villes. Les villes entretiennent elles-mêmes leurs rues ainsi que les routes de leurs banlieues. Vers la fin du XVII<sup>e</sup> et au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les intendants veulent limiter la croissance des budgets consacrés aux routes royales. Ils introduisent, pour suppléer aux crédits gouvernementaux, un nouvel élément, la corvée

---

<sup>1</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 22-24

royale<sup>2</sup>. C'est vers cette même époque que l'administration coloniale commence la construction du chemin du roi entre Québec et Montréal. Il existait déjà de nombreux chemins locaux, régis par les contrats seigneuriaux. Ceux-ci obligent les censitaires à céder le terrain nécessaire à ces chemins, à les construire et à les entretenir<sup>3</sup>. La corvée a donc une base contractuelle dans la colonie et fait déjà parti des habitudes.

En 1706, le Conseil supérieur ordonne la construction du chemin du roi sous la direction du grand voyer, Pierre Robinau de Bécancour. Celui-ci doit établir le tracé «de concert» avec les habitants qui exécuteront les travaux par corvée<sup>4</sup>.

Avant de décrire la réglementation, il est nécessaire de définir quelques termes. On donne le nom de chemin du roi aux artères principales qui longent chaque rive du fleuve. Les chemins qui longent le front ou l'arrière des terres portent divers noms correspondant à leur emplacement, soit chemin de front, de base, de devanture ou de trait-carré ou chemin de traverse<sup>5</sup>. Nous utiliseront le terme «chemin de

<sup>2</sup>Joseph Letaconnoux, Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle, Rennes, Plihon et Hommay, 1905, pp 13, 19-22; Gabriel Habault, La corvée royale au XVIII<sup>e</sup> siècle, Paris, L. Larose, 1903, pp. 22-23.

<sup>3</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 3, 14; Louise Dechéne, «L'évolution du régime seigneurial au Canada: le cas de Montréal aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles», Recherches sociographiques, XII, 2 (mai-août 1971), p 121.

<sup>4</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 3-4; Jugements et délibérations du Conseil supérieur de Québec, Québec, 1889, vol. V, p. 238.

<sup>5</sup>Cugnet, Traité général de la police, pp. 5-9. Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 73-74. Un nouveau terme, «chemin de base», apparaît dans les procès-verbaux sous le régime anglais. Il s'agit proba-

front» pour les désigner puisque même les chemins de trait-carre sont en réalité les chemins de front du rang suivant

D'autres voies servent à communiquer entre les rangs et éventuellement à passer d'une paroisse située sur le fleuve à une autre située à l'arrière. Elles sont connues sous les appellations de chemin de ligne, chemin de communication, chemin de sortie, montée, descente et route. Ce dernier terme n'est pas mentionné avec ce sens par Jeannine Pozzo-Laurent pour le régime français<sup>6</sup>. Ce glissement de sens apparaît plus tard dans le Traité général de la police et dans les textes officiels. Cugnet écrit que ce terme est d'usage commun et populaire<sup>7</sup> mais René-Amable de Boucherville, qui n'est pas du peuple, va jusqu'à utiliser le redondant «chemin de route»<sup>8</sup>. Il s'agit peut-être d'un anglicisme dérivé de «bye-road». Par souci de simplicité, nous désignerons ce genre de voie par le terme «montée». Le terme «route» sera réservé à son usage contemporain pour décrire une artère principale, donc en tant que synonyme de chemin du roi.

Un autre terme prend de l'importance sous le régime anglais, celui de chemin de moulin<sup>9</sup>. Selon Pozzo-Laurent, cette appellation est rare

---

blement d'un calque de l'anglais «base road» utilisé en tant que synonyme de «chemin de front». Voir par exemple, PVB, vol. I, pp 285-286. Aucun conflit de cette étude ne porte sur un «chemin de base». Les dimensions officielles des diverses voies sont indiquées à l'Annexe B

<sup>6</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 73-74.

<sup>7</sup>Ibid., p. 9.

<sup>8</sup>PVB, vol. II, pp 85-88.

<sup>9</sup>Cugnet, Traité général de la police, pp 9-12

sous le régime français. Elle n'a retrouvé qu'une voie portant ce nom spécifique tandis que certains chemins et montées mènent couramment aux moulins<sup>10</sup>. Les chemins de moulins sont plus communs après 1760 alors que les moulins à eau sont construits de plus en plus loin des sentiers battus et nécessitent des chemins particuliers<sup>11</sup>

Divers types de corvée s'appliquent à ces voies. Dans le cas des chemins de front et des chemins du roi, chaque propriétaire fait et entretient la partie qui passe sur sa terre, ce que nous appellerons la corvée individuelle. Cette corvée a une base légale dans les contrats de concession et est renforcée par une série d'ordonnances de la part des intendants<sup>12</sup>. Les fermiers et les tuteurs sont responsables des

---

<sup>10</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 73

<sup>11</sup>GV (Q), vol 7, p. 166

<sup>12</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 14; Mémoire de M. François-Joseph Cugnet, Cugnet, Traité général de la police, pp. 6-8. Dans son mémoire, Cugnet ne mentionne que la corvée individuelle tant pour les chemins de front que les chemins du roi. Dans le Traité (pp. 6-7), par contre, il mentionne à la fois la corvée générale et la corvée individuelle pour les chemins du roi mais laisse entendre que celle-ci est plus ancrée dans les usages

«Ces chemins doivent être faits, entretenus et réparés par corvée de tous les habitans et censitaires ou autres propriétaires de terres et de terrains, proportionnellement à leurs possessions. On doit distribuer plusieurs corvées dans l'étendue de chaque paroisse, afin que chacun d'eux connaisse l'endroit où il doit travailler, et mettre un conducteur entendu à chaque corvée. Ces chemins, qui servent à la communication générale, traversent ordinairement en cette province les terres des habitans, et ils ont toujours été faits, entretenus et réparés par chaque habitant sur la devanture des terres, desquels ils sont tracés.»

La raison de cette contradiction nous échappe.

travaux de voirie sur les terres qu'ils exploitent, quitte à obtenir une compensation des propriétaires<sup>13</sup>.

Lorsque les travaux sont trop onéreux pour le propriétaire, ceux qui profitent le plus de l'ouvrage sont soumis à une corvée générale. Ils fournissent matériaux et journées au pro-rata de leur propriété. La corvée générale s'applique aux montées et aux ponts importants, aux détours sur les chemins de front et sur les chemins du roi ainsi qu'aux terrains accidentés ou marécageux<sup>14</sup>. Ces travaux communs peuvent être divisés de façon à ce que chaque corvéable soit responsable d'une partie seulement de l'ouvrage. Cette corvée par part apparaît dans l'entretien des montées<sup>15</sup>.

Ces dernières sont essentielles à la communication locale et font l'objet d'arrangements spécifiques. Elles suivent normalement la ligne entre deux propriétés mais occasionnent malgré tout une perte de terrain appréciable pour les propriétaires. Ceux-ci sont donc exempts des travaux sur la chaussée. Ils construisent cependant une des clôtures (qui serait nécessaire avec ou sans montée) alors que l'autre est faite par les corvéables. L'entretien de cette deuxième clôture est laissée soit aux propriétaires, soit à l'ensemble des corvéables<sup>16</sup>. Selon François-Joseph Cugnet, ceux-ci doivent creuser les deux fossés mais une autre

---

<sup>13</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 14, Cugnet, Traité général de la police, pp. 8-9.

<sup>14</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 15-18.

<sup>15</sup>«Mémoire de M. François-Joseph Cugnet».

<sup>16</sup>Ibid.; Cugnet, Traité général de la police, p. 11

autre coutume laisse un des fossés à la charge des propriétaires puisque, de toute façon, ils doivent en faire un sur leur ligne<sup>17</sup>.

Les chemins sur les terres inoccupées sont aussi construits par corvée générale. Dans le cas des terres concédées mais inhabitées, les habitants de la paroisse peuvent se faire rembourser par le propriétaire<sup>18</sup>. Dans le cas de terres non-concédées, la situation n'est pas aussi simple et ne s'est pas «imposée par la force des choses» comme l'a proposé Roland Sanfaçon<sup>19</sup>. En 1709, l'intendant Jacques Raudot estime que le seigneur est le propriétaire de ces terres et, par conséquent, est responsable des chemins qui s'y trouvent. Il permet aux habitants de la Rivière-Ouelle d'effectuer les travaux sur les terres du seigneur et de se faire rembourser par celui-ci. Le seigneur pourrait ensuite récupérer cette dépense en demandant un prix d'entrée aux concessionnaires de ces terres<sup>20</sup>. Ces dispositions ont toutefois été jugées invalides puisqu'un seigneur ne peut (en théorie) exiger d'autres sommes que les cens et rentes lorsqu'il concède une terre<sup>21</sup>. Les

---

<sup>17</sup>Ibid.; GV (Q), vol. 7, pp. 165-166.

<sup>18</sup>Edits, ordonnances royales, déclarations du Conseil d'Etat du Roi concernant le Canada, Québec, 1854-1856, vol. 2, pp. 430-431; OI, vol. 12A, folio 124-124vo.

<sup>19</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 18.

<sup>20</sup>Edits et ordonnances, vol. 2, pp. 430-431.

<sup>21</sup>Cugnet, Traité général de la police, pp. 6-7. Plusieurs monographies seigneuriales démontrent cependant que bien des seigneurs arrivent à faire payer divers frais aux nouveaux concessionnaires.

successeurs de Raudot ordonneront des corvées générales sans compensation pour les chemins sur les terres non-concédées<sup>22</sup>.

Les chemins de moulins sont un autre cas particulier. Ces chemins sont normalement situés sur les terres des seigneurs qui tirent en outre un revenu de ces moulins. Lorsqu'un nouveau chemin est nécessaire, les travaux retombent parfois sur le seigneur et le meunier, parfois sur les censitaires,<sup>23</sup> probablement selon leur pouvoir de négociation respectif. Cugnet, lui-même seigneur, soutient que ces chemins sont la responsabilité des seuls censitaires. Il s'agirait, selon lui, d'une compensation pour le soi-disant devoir qu'ont les seigneurs de construire un moulin à la demande des censitaires<sup>24</sup>. Il cite même une ordonnance de l'intendant Gilles Hocquart qui obligerait les habitants de Saint-Augustin à travailler au chemin et au pont du moulin<sup>25</sup>. Mais dans ce cas, ces ouvrages font partie du chemin royal,<sup>26</sup> une situation particulière qui ne peut s'étendre à tous les chemins de moulins. Par ailleurs, le Bureau d'homologation n'arrivera pas à découvrir de règle ou d'usage qui oblige les seigneurs ou les censitaires à ouvrir des chemins d'accès aux moulins. La coutume veut cependant que les censitaires entretiennent ces chemins, une fois construits<sup>27</sup>.

---

<sup>22</sup>OI, vol. 12A, folios 124-124vo, 133vo, vol. 13, folio 13vo

<sup>23</sup>GV (Q), vol. 7, p. 166

<sup>24</sup>Cugnet, Traité général de la police, pp. 11-12.

<sup>25</sup>Cugnet, Traité de la loi des fiefs, Québec, 1775, p. 37.

<sup>26</sup>GV (RF), vol. 1 (bobine 1243), folio 38

<sup>27</sup>CECH, vol. 1, p. 31. Le statut précis des chemins de moulins ne sera défini qu'en 1796, infra, p. 30

La corvée s'applique évidemment aux ponts trop onéreux pour un seul propriétaire. Quant aux rivières trop larges pour recevoir un pont, elles sont traversées par des bacs qui font généralement partie des monopoles seigneuriaux et sont affermés à des passeurs<sup>28</sup>. L'intendant renforce par ordonnance le monopole des passeurs et fixe leurs tarifs<sup>29</sup>.

La corvée ne prend pas fin avec l'arrivée de l'hiver. Les habitants doivent alors baliser les chemins et les ponts de glaces et battre un passage après chaque chute de neige<sup>30</sup>. L'hiver sert aussi au transport des matériaux lourds nécessaires aux ponts. Tout est alors prêt pour les travaux de construction et de réparation qui se font l'été ou l'automne, hors des périodes de semailles et de moisson<sup>31</sup>.

L'intendant est non seulement la source de la réglementation, mais aussi le responsable ultime de la voirie. C'est même lui qui, en théorie, reçoit les requêtes. Mais en pratique, celles-ci sont envoyées directement au grand voyer qui se rend alors dans les paroisses évaluer la situation. Il présente la requête à une assemblée des habitants et

---

<sup>28</sup>Sylvie Depatie, «La seigneurie de l'île Jésus au XVIII<sup>e</sup> siècle», in Sylvie Depatie, Mario Lalancette et Christian Dessureault, Contributions à l'étude du régime seigneurial canadien, Ville LaSalle, Hurtubise HMH, 1987, pp. 47-48. Françoise Noël, «Gabriel Christie's Seigneuries: Settlement and Seigneurial Administration in the Upper Richelieu Valley, 1764-1854», Thèse de doctorat, Université McGill, 1985, vol. 2, pp. 480-481.

<sup>29</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 10-11. Celui-ci ne mentionne par l'existence du monopole seigneurial.

<sup>30</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 11, Cugnet, Traité général de la police, p. 8.

<sup>31</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 40, 48; Sanfaçon, «La construction», p. 25.

dresse son procès-verbal selon l'avis de la majorité. L'intendant homologue ensuite cette décision, dont le texte est lu et publié à l'issue du service dominical<sup>32</sup>. La construction du chemin du roi suit la même procédure sauf que l'initiative vient dans ce cas du gouvernement<sup>33</sup>. Pour vaincre l'inertie ou l'opposition de la population, le gouvernement impose aux contrevenants des amendes variant entre 3 et 20 livres tournois, plus le coût de la main-d'oeuvre engagée pour faire le travail à leur place<sup>34</sup>.

Roland Sanfaçon estime que la corvée s'applique à tous sans exception puisque le système taxe la propriété et non l'individu<sup>35</sup>. Mais, selon Cugnet, tous les seigneurs seraient exempts des corvées des ponts<sup>36</sup>. Une telle pratique détruirait l'image du capitaine de milice donnant des ordres à son seigneur lors des corvées publiques. Cugnet est cependant le seul auteur à faire état d'une telle exemption. Nous n'avons pas retrouvé d'autre mention d'exemption sauf celle accordée au sieur de Montbrun, co-seigneur de Boucherville et ancien commis du grand voyer. Cette exemption lui est attribuée pour les services qu'il a rendu et pour ceux qu'il rendra encore<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup>Mémoire de M. François-Joseph Cugnet.

<sup>33</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 36

<sup>34</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 26; Cugnet, Traité général de la police, p. 8. En monnaie courante du régime anglais, 2/6 et 16/8

<sup>35</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 19.

<sup>36</sup>Cugnet, Traité général de la police, p. 6.

<sup>37</sup>GV (RF), vol. 5, folio 67vo, 69vo-70, 71vo. A Boucherville, c'est lui et non le capitaine de milice qui dirige les corvées

1 2 Tâtonnements et continuité, 1760-1791.

La Conquête chambarde temporairement l'administration de la voirie. Les nouveaux dirigeants introduisent des éléments qui sont contraires aux usages canadiens et qui sont mal adaptés au contexte local.

Sous le régime militaire, chaque gouverneur gère son territoire par l'entremise d'officiers judiciaires ou militaires<sup>38</sup>. A Chambly, un conflit au sujet de la corvée générale indique que celle-ci est en vigueur sur les chemins du roi, dans le gouvernement de Montréal, du moins<sup>39</sup>. Devenu gouverneur de toute la colonie, James Murray tente de mettre de l'ordre dans l'administration du réseau routier. Suite au rapport des nouveaux grands voyers et des recommandations du Conseil,<sup>40</sup> un règlement de la voirie est publié en 1766<sup>41</sup>.

Le nouveau règlement concerne surtout la réparation et l'entretien des chemins. Aucune procédure n'est prévue pour la création de nouvelles voies. Les grands voyers doivent soumettre la liste des travaux

---

<sup>38</sup>A. J. Burt, The Old Province of Quebec, Toronto, The Ryerson Press, 1933, pp 39-40.

<sup>39</sup>Infra, p 80. Etait-elle déjà en place à la fin du régime français? Comme nous l'avons vu, seul Cugnet en fait mention, et ce de façon plutôt ambivalente, supra, note 12, p. 16.

<sup>40</sup>CECH, vol. 2, Observations des grands voyers au gouverneur James Murray par François-Joseph Cugnet et René-Ovide Hertel de Rouville, 20 novembre 1765; Ibid., Further Report of the Committee of Council on the Recommendations of the Grands Voyers, 2 décembre 1765. Le premier rapport de ce comité est de mauvais augure pour les usages canadiens. Les conseillers demandent de consulter les lois de la Grande-Bretagne avant de rendre leur décision, voir Ibid., Report of the Committee of Council on the Recommendations made by the Grands Voyers, 27 nov. 1765.

<sup>41</sup>PAC Report, 1913, Appendix E, pp. 77-80.

à effectuer aux juges de paix qui leur donnent l'autorisation d'ordonner les corvées. Chaque habitant doit alors fournir huit journées de corvée générale et entretenir la partie du chemin qui traverse sa terre le reste de l'année. Les contrevenants sont passibles d'amendes pouvant aller jusqu'à 20 shillings.

Les grands voyers ont aussi juridiction sur les bacs, mais ceux-ci sont en très mauvais état<sup>42</sup>. Les nombreuses solutions proposées reflètent la gravité de la situation. On suggère de transférer le monopole soit aux habitants, soit au gouvernement, ou de l'adjuger à quiconque voudra bien améliorer le service<sup>43</sup>

L'administration se rend rapidement compte qu'il n'est pas facile de transformer la voirie canadienne. Dès 1768, un comité recommande l'annulation du règlement de 1766. Les auteurs le juge «ill adapted to the peculiar circumstances of this country.. , burthensome to the Parishes, ill understood by the officers whose duty it is to see them [the regulations] enforced, [and] therefore difficult to be carried into execution<sup>44</sup>.» Ce comité recommande le retour aux usages du régime français<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup>CECH, vol. 2, Observations des grands voyers, 1765.

<sup>43</sup>Ibid.; CECH, vol. 2, Report of the Committee of Council, 1765, et Observations que le Grand Voyer pour le district de Montréal soumet à Messieurs les honorables conseillers, 12 janvier 1768.

<sup>44</sup>Ibid., Report of the committee on the ordinance of 27 March 1766 for the repair of roads and bridges, 7 août 1768.

<sup>45</sup>Ibid.; Francis Maseres, procureur-général de la province, arrive à des conclusions semblables, ASQ, Polygraphie 37, n<sup>o</sup> 1d, Francis Maseres à George Allsopp, c 1769

Quelques années plus tard, Rouville suit en effet les anciens usages. Il ordonne des corvées individuelles sur les chemins de front et des corvées générales sur les terres non-concédées et sur les montées<sup>46</sup>.

Ce retour est sanctionné par un règlement du gouverneur et du Conseil en 1777<sup>47</sup>. Les «occupants» (fermiers ou tuteurs) sont toujours responsables des travaux de la voirie et doivent eux-mêmes se faire rembourser par les propriétaires. Mais nous savons qu'aucune compensation n'est mentionnée dans les baux passés dans l'île de Montréal durant cette période. Les contrats stipulent simplement que les corvées publiques sont à la charge des fermiers<sup>48</sup>.

La coutume se poursuit dans la plupart des cas. Les travaux d'hiver ne subissent qu'une modification: les balises doivent être plantées en terre avant les gelées. L'article 3 touchant les montées suit la pratique décrite par François-Joseph Cugnet et force les corvéables à faire la chaussée, les deux fossés et à construire et à entretenir à perpétuité une clôture sur les nouvelles montées. Les anciens chemins doivent être élargis pour se conformer aux nouvelles normes, mais les anciens ponts sont laissés à leur répartition et à leur devis originaux.

---

<sup>46</sup>MUL. MS 439, De Lery-Macdonald Papers, C1/13, Ordre de Hertel de Rouville aux baillis et sous-baillis de Vaudreuil, 26 novembre 1772; PVB. vol. I, pp. 170-173, copie d'un procès-verbal de R. Hertel de Rouville pour Beloeil, 22 mai 1773.

<sup>47</sup>OG, Quebec, 1777, 17 GEO III, 1777, c. 11, pp. 85-95.

<sup>48</sup>Cette information nous a été aimablement fournie par Jennifer Waywell. Madame Waywell termine présentement un mémoire de maîtrise à l'Université McGill sur la location des terres dans l'île de Montréal au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Quant à la construction de ponts importants, le grand voyer peut, avec l'approbation du Conseil, obliger les habitants de plusieurs paroisses à participer aux travaux. Paradoxalement, les chemins de moulins, qui ne suivent aucun usage fixe, sont laissés à la « coutume » selon l'article /

Des amendes fixes de 5 et de 10 shillings et le salaire d'un remplaçant peuvent être exigés des contrevenants, par saisie de leurs biens si nécessaire, sans compter les frais des procédures devant le juge. Une dénonciation corroborée par un témoin suffit comme preuve au magistrat, lequel peut aussi imposer des amendes à partir de ses seules observations.

Cette réglementation est mieux adaptée à la situation que celle de 1766. Certains aspects sont néanmoins problématiques car le choix des usages ne fait pas l'unanimité dans le cas des montées et des chemins de moulins par exemple. Dans d'autres cas, les législateurs font preuve d'un manque de réalisme concernant le climat du pays. En limitant la responsabilité individuelle aux ponts de moins de 1,32m (4 pieds)--soit ceux qui traversent les fosses--les législateurs font un effort louable mais oublient que la gelée et l'érosion donnent aux fosses des dimensions plus considérables<sup>49</sup>. La coutume veut que les propriétaires soient responsables des ponts de 1,98m (6 pieds) de longueur selon François-Joseph Cugnet et même 4,95m (15 pieds) selon Jean Renaud<sup>50</sup>. D'autre part, l'exigence de planter les balises avant les gelées ne

---

<sup>49</sup>Ibid, p. 165

<sup>50</sup>Cugnet, Traité de la police, p. 8; GV (O), vol. 7, p. 165

tient pas compte du fait que celles-ci surviennent souvent longtemps avant la neige et que les balises seront entre-temps jetées par terres. Renaud estime que les clôtures suffisent à orienter les voyageurs jusqu'à ce que les balises soient plantées et que, de plus, personne n'observe cette partie du règlement<sup>51</sup>. Le Conseil législatif a aussi ignoré un problème qui se fera de plus en plus pressant, les routes des banlieues. Celles-ci sont sous les mêmes règles que les chemins de front mais les propriétaires ne peuvent plus garder ces routes en bon état dû à l'augmentation constante de la circulation. Renaud suggère qu'elles soient placées sous la responsabilité des villes, à l'instar de la pratique française<sup>52</sup>

Le règlement ne fait état d'aucune exemption de corvée mais le statut des maîtres de postes, régi par un autre règlement, embête les officiers de la voirie. Sont-ils exemptés en temps de paix comme il le sont en temps de guerre? En 1787, ne pouvant obtenir de clarification de la part du Conseil législatif, le grand voyer du district de Québec se base sur les contrats de concession pour forcer les maîtres de poste et leurs assistants à participer aux corvées<sup>53</sup>.

La Cour des Sessions de la Paix reçoit en 1777 la juridiction des bacs<sup>54</sup> Si ce transfert administratif n'affecte en rien le monopole

---

<sup>51</sup>GV (Q), vol 7, p. 165

<sup>52</sup>GV (Q). vol. 7, p. 163. Charles-Louis Tarieu de Lanaudière fait la même suggestion en 1793, ASQ, Documents Faribault, n<sup>o</sup> 194.

<sup>53</sup>GV (Q), vol 8 (bobine 1251), pp. 2-7.

<sup>54</sup>OG. 17 GEO III 1777, c. 12, pp. 97-99.

seigneurial, les intérêts du gouvernement et ceux des seigneurs divergent à propos des ponts. James Cuthbert conteste le droit du gouvernement d'enfreindre ses privilèges dans le cas du pont de Berthier. Hugh Finlay, surintendant des postes et chargé d'étudier la possibilité d'ériger le plus de ponts possibles, avise le Conseil que «the grantees are bound to give up on demand made by the Crown, such parts of the Fief as may be found necessary to render communication with all parts of the Province as convenient as possible by extending the highways across rivers by means of bridges or otherwise<sup>55</sup>.»

La procédure pour l'obtention de chemins suit les principes établis avant 1760. Le procès-verbal doit cependant être publié avant l'homologation. La procédure de contestation n'est établie qu'en 1785 avec la création du Bureau d'homologation<sup>56</sup>. Dans le but d'améliorer les procédures et d'éviter les vices de formes, le Bureau fait publier la date de l'audience dans la Gazette de Québec et exige peu après que la publication du procès-verbal à l'église soit certifiée par le capitaine de milice<sup>57</sup>.

Le gouvernement veut bien réglementer et améliorer l'état du réseau routier mais n'est pas prêt à y injecter des fonds sauf pour les salaires des grands voyers. Une exception confirme la règle. On subventionne la construction du chemin du portage Témiscouata qui a un rôle

---

<sup>55</sup>ANC, RG4, A1, Québec et Bas-Canada, Série «S», vol 57, bobine C3008, pp. 18533-18534, Conclusion of the Report of the Superintendent of the Posthouses.

<sup>56</sup>CECH, vol. 1, p. 1. Le registre ouvre le 1<sup>er</sup> juillet 1785

<sup>57</sup>Ibid, pp. 10-11, 51-52.

stratégique Le gouvernement n'a pas le choix puisqu'il n'y a pas de corvéable sur ce parcours<sup>58</sup>.

Le cas du district de Nassau illustre très bien l'attitude des législateurs. Les habitants de ce district ont besoin d'un chemin vers Saint-Jean Il existe entre eux et ce village un bloc de terres non-concedees dans la seigneurie de Caldwell Manor. Le seigneur refuse de concéder ces terres ou d'y construire un chemin. Les habitants demandent l'aide du Conseil pour lui forcer la main. Les conseillers sont d'avis qu'une nouvelle loi serait nécessaire pour obliger le seigneur à ouvrir cette voie. Ils suggèrent cependant que les habitants pourraient la faire eux-mêmes puisque «l'ordonnance des chemins est applicable à la situation de chaque propriétaire, avec un peu de fardeau pour Eux. . [La] loi présentement En force procurera de bons chemins, si les capitaines de milice...observent strictement les règles imposées par l'ordonnance des chemins<sup>59</sup>.» Aux yeux du Conseil, les chemins se font par corvee, et celle-ci revient aux habitants.

### 1.3 Refonte et extension des règlements, 1796-1815.

Le Bureau cesse ses activités en 1791,<sup>60</sup> mais ce n'est que deux ans plus tard que la Chambre d'Assemblée remet les pouvoirs d'homologation à

---

<sup>58</sup>Caron, «Historique de la voirie», pp. 283-288.

<sup>59</sup>CECH, vol 2, «Delibérations du comité nommé pour aviser les loix concernant les chemins et ponts...sur la requête du district de Nassau concernant les grands chemins», 13 novembre 1788. Souligné par nous.

<sup>60</sup>Ibid., vol 1, p 114

la Cour de Quartier des Sessions de la Paix de chaque district<sup>61</sup> Les procédures sont établies à Montréal en novembre 1793,<sup>62</sup> mais une divergence d'interprétation du règlement entre la Cour et le grand voyer cause l'annulation d'une série de procès-verbaux. Les procédures d'homologation s'arrêtent en 1795 pour ne reprendre qu'en 1797<sup>63</sup>

En 1796, la Chambre d'Assemblée adopte une loi des ponts et chaussées<sup>64</sup>. Les grands principes de la voirie rurale restent inchangés mais divers aspects autrefois laissés à la coutume font dorénavant partie de la loi.

La corvée individuelle est toujours à la base du système mais on attache plus d'attention à la limite entre celle-ci et la corvée générale, surtout dans le cas des seigneurs. La limite de la responsabilité pour les ponts (entre le propriétaire et le public) n'est cependant pas définie; elle est laissée à la discrétion du grand voyer par l'article 3.

La corvée générale pour les chemins sur les terres non-concédées est légalisée par l'article 7. Les seigneurs doivent contribuer à ces corvées, non pas au pro-rata mais selon la portion de leur domaine à

---

<sup>61</sup>33 GEO III 1793, c. 5, PSLC, vol. 1, pp 9-11

<sup>62</sup>QS, vol. II, pp 96-98.

<sup>63</sup>QS, vol. II, pp. 87-169, pour les décisions de la Cour, pp. 194-195 pour les accusations envers le grand voyer, et p 255 pour la reprise des travaux. Nous reviendrons sur les accusations contre le grand voyer dans le prochain chapitre.

<sup>64</sup>PSLC, vol 1, 36 GEO III 1796, c. 9, pp 218-280 Dans le but d'alléger les notes, nous nous référerons aux divers articles de la loi dans le texte.

laquelle l'ouvrage sera utile. Les censitaires ne sont pas remboursés pour les travaux qu'ils effectuent sur ces chemins.

L'article 10 divise la construction des chemins de moulin en deux parts égales, l'une au seigneur et l'autre aux censitaires. L'entretien est réparti selon le taux du droit de banalité: le seigneur entretient seulement la quatorzième partie du chemin avoisinant le moulin alors que les censitaires sont responsables des treize quatorzièmes restants.

Dans le cas des chemins d'hiver, le gouvernement accepte que les habitants attendent les premières neiges avant de planter les balises. L'article 24 contient un élément nouveau dans la législation, sinon dans la pratique, l'établissement de chemins d'hiver temporaires à travers champs pour éviter les endroits exposés aux poudreries.

La loi tient compte des accords qui se négocient couramment au niveau local. L'article 4 donne une valeur légale aux accords passés devant les officiers locaux pour l'entretien des montées. L'achat de matériaux et le recours à des entrepreneurs pour les ponts est légalisé par l'article 19 sans établir la responsabilité légale de ces derniers.

Les articles 9 et 20 ajoutent quelques procédures au cheminement du procès-verbal afin que tous puissent en connaître le contenu et aient l'occasion d'exprimer leur opinion. Toutes les étapes, de la visite du grand voyer à la date de l'homologation, doivent faire l'objet de publications dans la paroisse.

Divers adoucissements, laissés auparavant à la coutume ou à la discrétion du grand voyer sont intégrés dans la loi. L'article 3 limite

la corvée personnelle à un chemin par propriété de 30 arpents ou moins de profondeur. L'article 15 permet au grand voyer d'ordonner des corvées générales pour venir en aide aux propriétaires de terrains difficiles. Les jardins potagers, les vergers, les bâtiments ainsi que les moulins et leurs décharges sont protégés contre les démolitions arbitraires par l'article 14. Le principe de la compensation monétaire pour la perte de terrain est adopté à l'article 5 mais ne couvre que les terres en valeur et ne s'applique pas aux chemins de front.

Les sanctions sont semblables à celles du règlement de 1771, des pénalités de 5 à 10 shillings plus les frais de cour et le coût de la main d'oeuvre. Les articles 36 et 37 frappent cependant plus durement les propriétaires d'animaux errants. En outre, le grand voyer a, selon l'article 11, le pouvoir de faire couper les arbres sur une bande de 8,25m (25 pieds) de chaque côté du chemin du roi. Si les propriétaires n'enlèvent pas le bois coupé, il peut l'utiliser pour les ponts

La Chambre réserve à l'article 79 des crédits de 200 livres pour la construction d'un chemin vers le Haut-Canada. Il ne s'agit pas d'une nouvelle orientation mais de l'application du même principe qui força les dirigeants à supporter le coût du chemin vers le Nouveau-Brunswick

Si la voirie rurale continue fondamentalement dans le même sens, un régime différent s'applique aux villes et aux banlieues de Québec et de Montréal (articles 38 à 73). La voirie y est placée sous la direction des juges de paix en sessions spéciales. Les travaux sont faits par corvée générale des hommes et des attelages (garnison exceptée) tant de la ville que de la banlieue, avec une équivalence fixée à 1/3 par

journée de corvée. L'article 57 autorise la levée d'un impôt basé sur l'évaluation foncière pour subvenir aux besoins de la voirie.

Ces dispositions ont suscité une vague d'opposition dans les banlieues<sup>65</sup>. En 1799, l'Assemblée sépare l'administration des parties urbaines et rurales des paroisses de Québec et de Montréal<sup>66</sup>. Les articles 1 à 5 et 16 à 18 de cette nouvelle loi placent les banlieues sous le même régime que les paroisses rurales de la province et déchargent leurs habitants de la corvée urbaine. La ville peut appliquer jusqu'à 100 de ses fonds aux travaux les plus onéreux sur les chemins de banlieue. Les revenus des villes proviennent d'impositions aux cabaretiers et aux propriétaires de chevaux ainsi que de l'impôt foncier prélevé sur les occupants de bâtiments<sup>67</sup>. Les hommes qui ne paient pas d'impôt, sauf les séminaristes et les apprentis, sont soumis à la corvée générale.

#### 1.4 Nouvelles orientations, 1815-1840.

A partir de 1815, les différentes branches de la voirie prennent des directions de plus en plus divergentes. Les villes de Québec et de Montréal conservent leur administration particulière, les routes principales commencent à bénéficier de subventions alors que les chemins locaux vont passer sous le contrôle des municipalités.

---

<sup>65</sup>Voir chapitre 3.

<sup>66</sup>PSLC, vol I, 39 GEO III 1799, c. 5, pp. 55-78.

<sup>67</sup>Articles 19 à 23. Les locataires urbains sont traités sur le même pied que les locataires ruraux, responsables de la corvée dans les campagnes.

Le gouvernement tarde à investir directement dans la voirie. Il préfère laisser la construction à l'entreprise privée. Il voit d'un bon oeil la construction de chemins à péage et, dans d'autres cas, tente de faire construire des chemins de colonisation en échange de concessions sur les terres de la couronne, mais les entrepreneurs se montrent peu intéressés<sup>68</sup>. Le gouverneur doit se résoudre à faire ouvrir le chemin Craig, de Québec à Shipton dans les Cantons de l'Est, par l'armée<sup>69</sup>

Les premiers véritables fonds publics pour la voirie datent de 1815, et des suppléments sont votés irrégulièrement par la suite, toujours sous le contrôle du gouverneur<sup>70</sup>. Ce n'est qu'à partir de la session de 1828-1829, que l'Assemblée vote régulièrement des crédits pour des projets spécifiques. C'est alors que le gouverneur lui envoie directement les requêtes de la population<sup>71</sup>. La Chambre ne crée ainsi un comité permanent pour les communications qu'en 1830<sup>72</sup>.

Quelques amendements viennent diminuer les corvées générales et individuelles dans les campagnes. La possibilité de confier les travaux à un entrepreneur, avec appel d'offre, et d'éviter ainsi les corvées, est légalisée et réglementée en 1825<sup>73</sup>. En 1832, la responsabilité du

---

<sup>68</sup>Glazebrook, A History of Transportation, p 113

<sup>69</sup>Caron, «Historique de la voirie», pp. 365-367.

<sup>70</sup>Devel, «Economic Development», p. 12, «Table 1» Ce tableau donne la liste des crédits aux communications intérieures de 1814 à 1831.

<sup>71</sup>Ibid., pp. 9-11.

<sup>72</sup>Ibid., p. 72

<sup>73</sup>PSLC, vol. 12, 5 GEO IV 1825, c. 3, articles 7 à 10, pp. 26-28

propriétaire pour les chemins qui coupent sa terre est limitée à une longueur égale au double de la devanture. Le propriétaire est de plus remboursé pour la perte de terrain supplémentaire<sup>74</sup>. Dans le cas de nouvelles montées, les propriétaires sont dédommagés pour l'expropriation de boisés à partir de 1839. En même temps, les corvées sur les terres abandonnées sont remplacées par du travail rétribué à partir de la vente du bois ou de la pierre pris sur ces terrains<sup>75</sup>.

Du côté administratif, les paroisses qui choisissent d'élire des commissaires obtiennent le contrôle de leurs chemins en 1833. L'homologation se fait alors par les juges de paix du comté. Les autres paroisses demeurent sous la juridiction du grand voyer<sup>76</sup>. Enfin, la création d'institutions municipales responsables de la voirie en 1840 met fin à près de 150 ans d'administration centralisée<sup>77</sup>.

Progressivement, les divers usages de la colonie prennent la forme de lois. Les règlements successifs visent à uniformiser et à augmenter l'efficacité du système. Peu d'éléments nouveaux sont introduits avant 1796. Ceux qui sont contraires à la coutume sont inopérants et doivent être modifiés.

---

<sup>74</sup>Ibid, vol. 14, 2 WILL IV 1832, c. 44, art. 17, p. 592.

<sup>75</sup>OGSC, vol. 4, 2 VICT 1839, c. 7, articles 11 et 21, pp. 50, 56.

<sup>76</sup>PSLC, 2 WILL IV, c. 44, préambule, pp. 580-582 et article 11, p. 588.

<sup>77</sup>OGSC, vol. 6, 4 VICT 1840, c.4, pp. 50-87. Au sujet des institutions municipales, voir Michel Monette, «Groupes dominants et structure locale de pouvoir à Deschambault et Saint-Casimir, comté de Portneuf (1829-1870)», Cahiers de géographie du Québec, XXVIII, n<sup>os</sup> 73-74 (avr -sept 1984), pp. 79-80.

Une particularité importante de la voirie bas-canadienne est son rapport avec le régime seigneurial, au désavantage des paysans. La loi de 1796 ne fait qu'établir les limites de ces privilèges sans remettre le principe en cause. La construction de chemins locaux par corvée n'a cependant, en soi, rien d'exceptionnel. A la même époque, ces chemins sont faits à partir du même principe en France, en Angleterre, aux Etats-Unis et dans le reste de l'Amérique du Nord britannique<sup>78</sup>. L'utilisation systématique de la corvée pour les routes principales est cependant particulière au contexte colonial. Les autres colonies de l'Amérique du Nord britannique sont soumises au même régime que le Bas-Canada mais elles votent plus tôt des crédits à la voirie (1801 au Nouveau-Brunswick, 1804 au Haut-Canada)<sup>79</sup>. Il est à noter que les colons du Haut-Canada se plaignent que l'Assemblée contrôlée par les marchands fait des dépenses extravagantes sur les routes principales au détriment des chemins locaux ou de colonisation. Au Bas-Canada, par contre, les crédits seront partagés assez équitablement entre les chemins à vocation commerciale et les chemins de colonisation vers l'Outaouais ou le Bas-Saint-Laurent<sup>80</sup>.

Etabli depuis plus longtemps, le Bas-Canada aurait pu subventionner la voirie plus tôt que les autres colonies mais l'ancienneté du peuplement signifie aussi que le réseau de base était déjà en place. L'ouverture de nouvelles routes par le gouvernement ne devient

---

<sup>78</sup>Dever, «Economic Development», pp. 67-68, Glazebrook, A History of Transportation, pp. 110-111, 115.

<sup>79</sup>Glazebrook, A History of Transportation, pp. 110-111, 116.

<sup>80</sup>Dever, «Economic Development», pp. 95-96.

nécessaire que lorsque s'ouvrent de nouvelles régions de colonisation. Il faut aussi tenir compte du fait que les taxes ne sont pas bien vues au Bas-Canada. Enfin, le rapport entre le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif a retardé l'intervention de l'Assemblée car, comme Allan Dever l'a souligné, celle-ci ne reçoit directement les requêtes qu'à partir de 1828.

Les autorités sont conscientes de l'importance de la voirie. Elles s'intéressent surtout aux artères principales mais gèrent aussi les réseaux locaux jusqu'à ce que les municipalités prennent la relève. Cette centralisation du pouvoir présente un contraste frappant à la décentralisation extrême de la voirie au Haut-Canada où les juges de paix locaux ont juridiction tant sur les routes principales que sur les chemins locaux. Certains observateurs y ont vu une des causes du mauvais état des routes de cette colonie<sup>81</sup>. Les prochains chapitres examineront le résultat de la tendance opposée dans le Bas-Canada.

---

<sup>81</sup>Gerald M. Craig, Upper Canada. The Formative Years, 1784-1841, Toronto, McClelland and Stewart, 1963, p. 30

## CHAPITRE 2. Les officiers de la voirie

Entre le gouvernement qui réglemente et les paysans qui effectuent les travaux, on retrouve les officiers qui veillent au bon fonctionnement du système. Du côté du gouvernement, les grands voyers sont responsables de la voirie d'un territoire donné. Fonctionnaires salariés, ils veillent à l'entretien des artères principales et gèrent l'expansion du réseau. Plus près de la population, on retrouve les officiers locaux. Ils veillent à ce que les habitants exécutent les travaux. Ils ne sont pas payés.

### 2.1 Le grand voyer.

Le premier titulaire de ce poste en Nouvelle-France est installé par le Conseil Souverain en 1667<sup>1</sup>. Le rôle actif du grand voyer ne débute réellement qu'en 1706 lorsque le Conseil supérieur lui ordonne d'établir le chemin du roi. Malgré ces arrêts du Conseil, le grand voyer est en réalité soumis à l'intendant, qui dirige ses actions et gère personnellement la voirie par diverses ordonnances<sup>2</sup>. En plus de son salaire, le grand voyer perçoit des frais des habitants lorsqu'il se rend dans une paroisse pour répondre à une requête ou pour faire respecter une décision antérieure. Ses déplacements pour l'établissement du chemin du roi ne coûtent rien aux habitants<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 21

<sup>2</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 12-13

<sup>3</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 43

Après l'hiatus du régime militaire, le gouverneur Murray rétablit le poste de grand voyer en 1765. Son grand voyer pour le district de Québec, François-Joseph Cugnet, occupait en pratique ces fonctions sous le régime militaire en tant que procureur-général. Murray nomme en outre un grand voyer pour le district de Montréal, René-Ovide Hertel de Rouville. Tous deux reçoivent un salaire de £100 par année<sup>4</sup>. Selon le règlement promulgué l'année suivante, ils doivent visiter leur district tous les six mois et soumettre leur rapport aux juges de paix afin d'obtenir l'autorisation nécessaire pour faire exécuter les travaux. Ils sont passibles d'amendes s'ils négligent de faire leur rapport ou de dénoncer des contrevenants<sup>5</sup>.

En 1776, le gouverneur Guy Carleton nomme François-Marie Picotté de Bellestre grand voyer de la province de Québec<sup>6</sup>. Il revient ainsi au système de grand voyer unique<sup>7</sup>. Le règlement de 1777, qui ne mentionne que «le grand voyer», ramène les pouvoirs de cet officier à la situation du régime français. Il peut, de son propre chef, ordonner des réparations lors de ses visites devenues annuelles. Il doit rendre compte au

<sup>4</sup>Hilda Neatby, Quebec, The Revolutionary Age, 1760-1791, Toronto, McClelland and Stewart, 1966, p. 80.

<sup>5</sup>PAC Report, 1913, Appendix E, pp. 77-79.

<sup>6</sup>Pierre-Georges Roy, «Les grands voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs», Cahiers des Dix, VIII (1943), pp. 208-210.

<sup>7</sup>Rouville vient d'être nommé à la magistrature et le successeur de Cugnet, Gaspard Joseph Chaussegros de Lery, est entré au Conseil législatif et fait faire les travaux par son député, Jean-Baptiste Magnan Roy, «Les grands voyers», p. 218, F. J. Thorpe, «Chaussegros de Lery», Dictionnaire biographique du Canada (DBC), Québec, Presses de l'Université Laval, 1966-, vol. IV, pp. 157-159; Pierre Tousignant et Madeleine Dionne-Tousignant, «Hertel de Rouville», DBC, vol. IV, p. 371.

gouverneur et au Conseil. Mais, contrairement à l'usage du régime français, il doit aussi répartir les corvées générales<sup>8</sup>.

Cette charge est cependant devenue trop lourde pour un seul individu, surtout un homme en mauvaise santé tel que Bellestre<sup>9</sup>. En 1783, le gouverneur Haldimand nomme un grand voyer pour chacun des trois districts<sup>10</sup>. Cette répartition des tâches est intégrée à la loi de 1796, laquelle ne fait aucune mention du grand voyer de la province.

La loi de 1796 définit plus clairement les paramètres des pouvoirs des grands voyers de districts tout en leur laissant une grande discrétion à l'intérieur de ces limites. Le grand voyer soumet le rapport de sa visite annuelle et ses procès-verbaux à la Cour de Quartier du district depuis 1793 mais n'a besoin d'aucune autorisation pour ordonner les travaux de réparation<sup>11</sup>. Les tâches purement locales sont déléguées aux officiers locaux. Le grand voyer ne s'en mêle que lorsque ses subordonnés ne peuvent arriver à un règlement. Il nomme les inspecteurs et peut leur imposer des amendes.

Le grand voyer est dorénavant surveillé par la Chambre d'Assemblée et il redevient passible d'amendes. Il n'a cependant plus la charge des

---

<sup>8</sup>17 GEO III, c. 11, pp. 87-89, 93, 95.

<sup>9</sup>Roy, «Les grands voyers», p. 210, note 43.

<sup>10</sup>District de Québec, Jean Renaud; district de Trois-Rivières, Antoine Lefebvre de Bellefeuille, district de Montréal, Georges Hippolyte Le Comte Dupré (Saint-Georges Dupré). R.-A. de Boucherville remplace Dupré en 1785. Roy, «Les grands voyers», pp. 219, 227, 230-231.

<sup>11</sup>36 GEO III, c. 9, pp. 224, 226, 232-236.

villes de Québec et de Montréal. Il peut aussi choisir un député si ses obligations l'exigent<sup>12</sup>. René-Amable Boucher de Boucherville, grand voyer du district de Montréal, estime que la nouvelle loi alourdit sa tâche. Il réclame une augmentation et un député<sup>13</sup>. Le salaire annuel des grands voyers de Québec et de Montréal est porté à £150 sterling et celui du grand voyer de Trois-Rivières à £90 sterling<sup>14</sup>. Boucherville se nomme aussi un député, Paul Lacroix<sup>15</sup>.

A la suite de plaintes envers les grands voyers, l'Assemblée fixe leurs frais en 1829 et les encourage tous à nommer des députés locaux afin d'épargner aux habitants les frais de déplacements<sup>16</sup>. En 1832, l'élection de commissaires des chemins dans chaque paroisse avec les pouvoirs du grand voyer vise à remettre la voirie entre les mains des populations locales. La portée de la loi est cependant limitée puisque les commissaires ne sont pas rémunérés<sup>17</sup>. La création d'autorités municipales en 1840 rend caduque le poste de grand voyer. Les derniers titulaires rédigent leurs derniers procès-verbaux l'année suivante<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> Ibid., pp. 218, 238.

<sup>13</sup> PVB, pp. 22-23.

<sup>14</sup> ICRC, vol. 6 (1798), p. 118. Le texte spécifie que ces officiers du gouvernement sont payés en livres sterling.

<sup>15</sup> La Gazette de Québec, 4 mai, 1797.

<sup>16</sup> Dever, pp. 135-137.

<sup>17</sup> Ibid., pp. 137-140.

<sup>18</sup> Rev. P.V.C.V., vol. 2, p. 190, vol. 3, pp. 147, 238.

## 2.2 Les officiers locaux.

Sous le régime français, la responsabilité locale des ponts et des chaussées est confiée au capitaine de milice. En général, celui-ci annonce et fait exécuter les ordres de l'administration coloniale. En matière de voirie, il veille à l'exécution des ordres, denonce les contrevenants et répartit les corvées ainsi que les frais dûs au grand voyer<sup>19</sup>. Face à quelques réticences de la part de certains capitaines le grand voyer Boiscler laisse planer la menace d'amendes à partir de 1732<sup>20</sup>.

Le capitaine de milice s'occupe toujours de la voirie sous le régime militaire,<sup>21</sup> mais l'établissement d'un gouvernement civil entraîne sa disparition en 1766. Il est remplacé par un bailli et des sous-baillis nommés annuellement par le gouverneur à partir d'une liste de six hommes élus par les paroissiens<sup>22</sup>. Les baillis sont à la fois gardiens de la paix, arbitres de litiges mineurs et officiers de la voirie. Dans ce dernier cas, ils supervisent les corvées, denoncent les contrevenants et peuvent faire creuser des carrières sur les propriétés privées. Ils sont passibles d'une amende de 40 shillings s'ils négligent de publier les corvées ou de denoncer les contrevenants<sup>23</sup>.

---

<sup>19</sup>Sanfaçon, «La construction», pp 18-19, 23-24, 26, Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp 86-87.

<sup>20</sup>Sanfaçon, «La construction», pp 23-24

<sup>21</sup>Neatby, Quebec, p. 22

<sup>22</sup>PAC Report, 1913, Appendix E, pp 48-49

<sup>23</sup>Ibid, pp 78-79

L'invasion américaine pousse le gouverneur Guy Carleton à ressusciter le poste de capitaine de milice<sup>24</sup>. Le règlement qui régit la milice prévoit une seule sanction--très sévère cependant--la perte de son poste et le retour au statut de simple milicien<sup>25</sup>. Le capitaine devient aussi le gardien de la paix dans les paroisses rurales<sup>26</sup> et, comme sous-voyer, il est responsable de la voirie locale<sup>27</sup>. De concert avec ses officiers subalternes, il visite les chemins et fait rapport au grand voyer. Ses responsabilités sont semblables à celles du régime français mais il n'a pas, en théorie, à répartir les travaux. Cependant, il doit s'occuper des procédures contre les contrevenants.

La loi des ponts et chaussées de 1796 crée deux niveaux d'officiers locaux les inspecteurs et les sous-voyers. Les capitaines de milice sont exemptés de ces nouveaux postes. Le plus ancien des capitaines n'a qu'à présider à l'élection des sous-voyers et à faire parvenir les résultats au grand voyer, mais il est passible d'une amende de f5 s'il néglige ce devoir<sup>28</sup>.

Le nouveau responsable local de la voirie est l'inspecteur des chemins et des ponts. Nommé par le grand voyer pour un mandat de deux ans, il surveille le travail des sous-voyers et dénoncent ceux qui négligent leur travail. Il fait publier les ordres de son supérieur et

---

<sup>24</sup>Neatby, Quebec, p. 146

<sup>25</sup>OC, 1/ GEO III 1777, c. 8, p. 63

<sup>26</sup>Ibid., c. 5, p. 43

<sup>27</sup>Ibid., c. 11, pp. 89, 93-95

<sup>28</sup>36 GEO III, c. 9, p. 232

lui envoie un rapport tous les six mois<sup>29</sup>. Quant aux sous-voyers, ils sont chargés de l'application quotidienne de la loi. Leur nombre--jusqu'à neuf par paroisse--varie selon l'étendue et la densité du réseau routier local. Ils sont élus à une assemblée des chefs de ménage de la paroisse pour une période de deux ans. Ces officiers ont des pouvoirs décisionnels dont la répartition des travaux et la réglementation des chemins d'hiver. Les habitants qui se sentent lésés par leurs décisions peuvent en appeler au grand voyer

Les sous-voyers et les inspecteurs sont passibles d'amendes s'ils négligent leurs devoirs. De plus, tout individu qui refuse sa nomination doit déboursier f4 dans le cas des inspecteurs et f5 dans le cas des sous-voyers, mais personne ne peut être obligé de servir plus d'une fois tous les huit ans. Les membres du clergé, les maîtres d'école avec permis, un meunier par moulin et les hommes de plus de cinquante ans sont exempts de cette charge. Les officiers de la voirie sont pour leur part exempts de la milice et des corvées de transport sauf en cas de guerre<sup>30</sup>.

Le nombre d'officiers locaux est augmenté en 1825. Chaque paroisse peut désormais compter jusqu'à trois inspecteurs, chacun ayant jusqu'à quinze sous-voyers sous ses ordres<sup>31</sup>. Les rapports des capitaines de

---

<sup>29</sup>Ibid., pp 220, 222, 232-234, 278

<sup>30</sup>36 GEO III, c 9, pp 218, 220, 228-236, 240-242, 278

<sup>31</sup>5 GEO IV, c 3, pp 22-24

milice avec la voirie cessent définitivement en 1839 lorsque la responsabilité de l'élection des sous-voyers est confiée aux inspecteurs<sup>32</sup>.

### 2 3 Evaluation du travail des grands voyers

Sous le régime français, le contraste le plus frappant oppose Pierre Robinau de Bécancour (en poste de 1689 à 1729) et Jean-Eustache Lanouiller de Boiscler (1731-1750). Bécancour n'eut ni l'ardeur au travail, ni la force de caractère de son successeur, lequel se montra plus exigeant envers les habitants. Boiscler dut aussi refaire des traces et élargir des voies établies par Bécancour<sup>33</sup>. Pendant ses dernières années de service, celui-ci fut même complètement inactif, obligeant les intendants Begon et Dupuy à s'occuper personnellement de la voirie<sup>34</sup>.

Les premiers grands voyers du régime anglais doivent faire fonctionner un système contraire aux usages. Le rétablissement de ceux-ci facilite la tâche de leurs successeurs mais leur compétence varie largement. La plupart reçoivent cette nomination en récompense de leurs services pendant la guerre de l'Indépendance américaine<sup>35</sup>. Après quelques années d'activités, Bellestre cesse de travailler, pour cause de

<sup>32</sup> VICT, c 1, p 46.

<sup>33</sup> Sanfaçon, «La construction», pp 20-24; Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp 25-26, 38-40

<sup>34</sup> Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 39.

<sup>35</sup> Picotte de Bellestre, Renaud, Dupré et Boucherville ont tous occupé diverses fonctions pendant cette guerre. Les raisons de la nomination d'Antoine Lefebvre de Bellefeuille nous sont inconnues.

maladie. Dupré n'occupe ses fonctions que pendant deux ans et ne tient aucun registre de ses activités. René-Amable de Boucherville attend une récompense pour ses loyaux services depuis 1782<sup>36</sup> mais n'obtient la charge de grand voyer qu'à la suite de la démission de Dupré. Boucherville a une conception très personnelle de son rôle. Sa première intervention consiste à avertir un ami de réparer le chemin qui passe sur sa terre s'il veut éviter les sanctions<sup>37</sup>. Après quatorze années de service, il laisse le travail à son député et ne souhaite que d'être remplacé par son gendre Louis-René Chaussegros de Léry. Le gouvernement n'accédera à sa demande qu'en 1806.<sup>38</sup>

Jean Renaud a une conception moins personnelle de sa tâche. Peu après sa nomination, il ordonne une réparation générale de tous les chemins de son district dans La Gazette de Québec. Les contrevenants devront payer les frais des journaliers engagés pour effectuer les travaux<sup>39</sup>. Il est un des rares officiers du gouvernement à favoriser, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les subventions pour la voirie<sup>40</sup>. Haldimand lui démontre sa confiance en le chargeant d'ouvrir le chemin du portage Témiscouata mais le Conseil critiquera les dépenses encourues<sup>41</sup>. Son

---

<sup>36</sup>AUM/CB, U1982, (mf 6119), Boucherville à François Baby, 4 février 1782.

<sup>37</sup>PVB, vol. I, pp. 7-10?

<sup>38</sup>Roy, «Les grands voyers», p. 228. Boucherville ne rédige que deux procès-verbaux de 1800 à 1806, PVB, vol. II, pp. 205-211.

<sup>39</sup>Glazebrook, A History of Transportation, p. 112.

<sup>40</sup>GV (Q), vol. 7, p. 161.

<sup>41</sup>Gratien Allaire, «Jean Renaud», DBC, vol. IV, pp. 111-113.

successeur, Gabriel-Elzéar Taschereau, se dévoue aussi à l'amélioration des communications. La loi de 1796, qu'il parraine à la Chambre,<sup>42</sup> montre qu'il cherche surtout à rendre plus efficace le système des corvées

Les successeurs de Bellestre au poste de grand voyer de la province occupent aussi une sinécure. Charles Louis Tarieu de Lanaudière promet de grandes améliorations s'il obtient ce poste<sup>43</sup>. Suite à sa nomination en 1793, il demande que les grands voyers de districts deviennent ses subordonnés puisque seul le grand voyer de la province est mentionné au règlement de 1777<sup>44</sup>. La Chambre d'assemblée n'est pas du même avis et ne lui accorde aucun pouvoir mais son titre lui vaut £500 sterling par année<sup>45</sup>. François Baby lui succédera en 1811, à l'âge de 78 ans, lorsqu'il abandonne ses fonctions d'adjudant-général de la milice<sup>46</sup>.

Nous relevons diverses critiques à l'endroit des grands voyers de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Lanaudière, les accuse en 1788 de faire des visites trop rapides et de se laisser berner par les paysans qui font semblant de réparer les chemins en sa présence<sup>47</sup>. Il reprend ces

---

<sup>42</sup>Honorius Provost, «Gabriel-Elzéar Taschereau», DBC, vol. V, pp. 873-874

<sup>43</sup>CECH, vol. 2. Remarques de Charles De La Naudière à Son Excellence Lord Dorchester, 20 juillet 1788.

<sup>44</sup>ASQ, Documents Faribault, n° 194.

<sup>45</sup>Roy, «Les grands voyers», pp. 210-212; JCBC, vol. 4 (1796), p. 148

<sup>46</sup>Roy, «Les grands voyers», pp. 230-231

<sup>47</sup>CECH, vol. 2, Remarques de Charles de Lanaudière.

critiques en 1793<sup>48</sup> et, la même année, la commission d'Antoine de Bellefeuille est révoquée<sup>49</sup>.

Boucherville conserve son poste mais, deux ans plus tard, la Cour de Quartier de Montréal le critique sévèrement. Les juges de paix accusent Boucherville de ne pas faire la répartition des travaux, causant des conflits et des poursuites dans les paroisses. Ils le rendent responsable du mauvais état du réseau routier et demandent un grand voyer compétent et sujet à des sanctions<sup>50</sup>. La défense de Boucherville repose sur une supposée contradiction dans l'article 3 du règlement de 1777 qui régit les montées. La responsabilité des propriétaires et des corvéables y est indiquée mais on demande aussi au grand voyer de répartir les travaux. Boucherville considère que la première partie de l'article est suffisante pour lui permettre de laisser les détails des répartitions aux capitaines de milice. Il accuse les juges de paix d'empêcher, par leur interprétation, la construction de montées. Selon lui, le mauvais état des chemins serait dû à la charge trop lourde des capitaines de milice<sup>51</sup>.

Le Conseil refuse de trancher ou de blâmer le grand voyer, estimant que la solution se trouve dans la nouvelle loi qui est alors devant la

---

<sup>48</sup>ASQ, Documents Faribault, n° 194

<sup>49</sup>Il est remplacé par John Antrobus Roy, «Les grands voyers», pp. 230-231.

<sup>50</sup>QS, vol. II, pp 194-195.

<sup>51</sup>CECH, vol. 3, chemise 1794-1795, Report of a Special Committee of Council on the Petition of Montreal Magistrates and the Presentment of the Grand Voyer, 5 décembre 1795

Chambre d'Assemblée<sup>52</sup> Disons que certains reproches de la Cour étaient fondés et que Boucherville avait tendance à opter pour les solutions coutumières plutôt que celles dictées par le gouvernement. Mais le mauvais état des routes tenait à bien d'autres facteurs

Hilda Neatby a sans doute raison d'écrire que, malgré leurs défauts, les grands voyers canadiens sont probablement plus aptes à cette tâche qu'un ingénieur ou un arpenteur venu de Londres. Ils connaissent les usages du pays, ce qui facilite leurs rapports avec la population et aide au bon fonctionnement de la voirie<sup>53</sup>

De leur côté, les grands voyers de district se plaignent de ne pas avoir assez de pouvoir. Jean Renaud voudrait, de son propre chef, améliorer les traces et faire construire des ponts,<sup>54</sup> ce qu'accordera la loi de 1796 dans le cas des tracés. Etant magistrat, il voudrait même pouvoir imposer des amendes sur-le-champ et accélérer ainsi les procédures.<sup>55</sup> Enfin, les grands voyers se plaignent de l'opposition des paysans et de leurs avocats aux améliorations qu'ils proposent<sup>56</sup>

Au XIX<sup>e</sup> siècle les critiques contre les grands voyers visent moins les individus que la centralisation du pouvoir entre leurs mains. On répète qu'ils connaissent mal le contexte local et rendent de mauvaises

---

<sup>52</sup>Ibid

<sup>53</sup>Neatby, Quebec, p 80

<sup>54</sup>GV (Q), vol 1, p 162

<sup>55</sup>Ibid, p 167

<sup>56</sup>Ibid, p 162. PVB, vol I, pp 119-121.

décisions qui font trop de mécontents, obligeant la Cour à annuler les procès-verbaux. Les grands voyers ne respectent pas non plus les décisions de leurs prédécesseurs, les procédures sont parfois à reprendre et deviennent interminables. Les habitants se plaignent de plus de pouvoir difficilement faire accepter des preuves contre les grands voyers. Enfin, malgré les exhortations de l'Assemblée, les grands voyers ne nomment pas assez de députés et se rendent personnellement et à grands frais dans des paroisses éloignées. Ces frais s'élevaient dans certains cas jusqu'à £20<sup>57</sup>.

Un comité de la Chambre conclut que ce poste est une sinecure et devrait être aboli. Mais deux projets de loi en ce sens sont rejetés par le Conseil, ou les grands voyers semblent bénéficier d'une certaine protection<sup>58</sup>. La création des postes de commissaires des chemins limiterait leur pouvoir et la création de municipalités leur donnerait le coup de grâce.

#### 2.4 Evaluation du travail des officiers locaux

Les responsabilités de la voirie qui incombent aux capitaines de milice sont une extension de leurs fonctions générales. Sous le régime français, les procédures sont simples et les usages locaux sont bien connus. La tâche du capitaine devient plus difficile sous le régime anglais avec l'introduction de procédures plus élaborées et de

---

<sup>57</sup>Dever, «Economic Development», pp 133-137

<sup>58</sup>Ibid., p 140. Boucherville cumulait même, au tournant du siècle, les fonctions de grand voyer et de conseiller législatif.

reglements parfois contraires à la coutume Certains ne savent pas lire et suivent les anciens usages Ils doivent cependant plaider contre des avocats qui les prennent alors en défaut<sup>59</sup>.

Les capitaines rejettent aussi une partie du blâme pour le mauvais état des routes sur leur supérieur Selon Lanaudière, ils se plaignent que certains grands voyers ne prennent pas le temps de donner les instructions nécessaires et de faire les répartitions. Ils lui auraient dit « Si celui qui est payé pour cela ne le fait pas que doit on donc attendre de nous qui ne le Sommes pas<sup>60</sup> »

Il est nécessaire de clarifier la composition du corps des capitaines de milice Sous le régime anglais, plusieurs seigneurs occupent des fonctions d'officiers de milice<sup>61</sup> mais il ne faut pas en conclure que les capitaines sont des seigneurs Les nobles et les bourgeois, qu'ils soient Français ou Anglais, seigneurs ou non, se retrouvent surtout dans l'état-major Les officiers subalternes, dont les capitaines, sont choisis parmi les habitants les plus importants de la paroisse, marchands dans les villages, paysans dans les rangs<sup>62</sup>

Les officiers locaux connaissent le contexte et sont toujours sur place pour surveiller les travaux et régler les problèmes mineurs

<sup>59</sup>PVB, vol. 1, pp. 175, 307-308

<sup>60</sup>CECH, vol. 2 Remarques de Charles de Lanaudière à Son Excellence lord Dorchester, 20 juillet 1788

<sup>61</sup>Fernand Ouellet, «Officiers de milice et structure sociale au Québec (1660-1815)», HS, XII, n° 23 (mai 1974), pp. 55-58

<sup>62</sup>Allan Greer, «The Militia», Unpublished manuscript on Lower Canadian community life and the Rebellion of 1837, pp. 3-4

Comme ils font parti de la collectivité, on voit rarement celle-ci s'unir contre eux. Pour les autorités, le recours à ces intermédiaires présente cependant des inconvénients. Il faut les faire surveiller et il y a toujours le risque de les voir s'unir à leurs concitoyens contre la politique gouvernementale, renforçant ainsi l'opposition. Par ailleurs, certains officiers peuvent abuser de leur pouvoir pour manipuler les habitants.

La création de deux niveaux d'officiers locaux permet au grand voyer de choisir comme inspecteur un individu plus instruit qui peut rédiger les rapports, expliquer les procédures à ses sous-voyers et surveiller leur travail<sup>63</sup>. Le recrutement des nouveaux officiers n'est cependant pas facile dans certaines paroisses. Boucherville donne à Michel Prevost, capitaine à Saint-Jacques, le choix de devenir inspecteur ou d'être poursuivi pour avoir négligé de tenir les élections de sous-voyers<sup>64</sup>.

Le choix de ces officiers est important pour la population. Les baillis sont choisis par le gouverneur, mais d'après la liste soumise par les habitants. Ceux-ci s'inquiètent dans certains cas du mandat illimité accordé aux capitaines de milice<sup>65</sup>. Ils peuvent choisir les sous-voyers à partir de 1796 mais ils devront attendre de pouvoir élire

---

<sup>63</sup>Ibid., p. 352, vol. II, pp. 23-24.

<sup>64</sup>PVB, vol. I, pp. 354-355. Les registres de Boucherville ne nous permettent pas de connaître son opinion envers ses nouveaux officiers. Deux d'entre eux figurent dans les listes d'individus condamnés à l'amende mais nous ignorons leur faute. Les autres contrevenants sont à peu près impossibles à identifier. PVB, vol. II, pp. 1-2.

<sup>65</sup>Neatby, Quebec, pp. 157-158.

leurs officiers municipaux avant de réellement contrôler la voirie locale. Tout comme les anciens officiers de la voirie, les élus municipaux seront de gros cultivateurs et parfois des notables du village<sup>66</sup>. Les conséquences de cette situation pour les paysans les plus pauvres restent à étudier. Les nouveaux élus sont peut-être moins sensibles à leur sort que les grands voyers, volontiers paternalistes<sup>67</sup>.

Les officiers locaux s'occupent des tâches qui touchent le plus la population--repartition, surveillance et dénonciation--ce qui leur donne un certain pouvoir mais peut nuire à leur popularité. Ces tâches sont rattachées aux fonctions des officiers de milice ou de justice déjà en place. Lorsque des postes spécifiques sont créés, des pénalités sont imposées à quiconque refuse de les remplir. Le grand voyer veille de près sur ses subordonnés et laisse planer la menace de sanctions envers les négligents. Ils ne sont cependant pas blâmes pour le mauvais état des routes, exception faite de l'ignorance des procédures. Dans le Haut-Canada, par contre, des accusations d'incompétence et de corruption sont plus fréquentes. Certains officiers se montreraient même incapables de diriger les travaux<sup>68</sup>.

L'importance des routes principales et la méfiance du gouvernement envers toute forme d'institution locale maintient le système centralisé, personnifié par le grand voyer. Les administrateurs veulent éviter à la

---

<sup>66</sup>Monette, «Groupes dominants», pp 84-85

<sup>67</sup>Infra, p 75.

<sup>68</sup>Glaebrook, A History of Transportation, pp 122-123

fois les cabales locales contre les autorités et les abus de pouvoir. Ils attendent jusqu'à 1833 avant de donner à un élu local des pouvoirs aussi étendus que ceux d'un fonctionnaire.

Les grands voyers, personnages centraux de ce système, sont sous la juridiction de la Cour mais ils relèvent en dernière analyse du gouverneur. Ils jouissent même d'une certaine indépendance qui irrite l'Assemblée. Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'opinion est de plus en plus hostile à la présence d'officiers non-élus à la tête de la voirie locale. Leurs honoraires élevés les rendent encore plus impopulaires car ils représentent, selon Allan Dever, « a direct tax for local improvement<sup>69</sup> ».

---

<sup>69</sup>Dever, «Economic Development», p. 133

### CHAPITRE 3. L'opposition à la loi de 1796

La loi de 1796 ne fut pas appliquée immédiatement dans certaines parties de la colonie. Elle suscita une forte opposition qui révèle l'attitude des paysans vis-à-vis de la corvée et du pouvoir<sup>1</sup>

La conjoncture est peu propice à une loi contraignante. Deux ans plus tôt, l'application d'une nouvelle loi de la milice fut l'occasion de troubles dans les régions de Québec et de Montréal. L'année suivante, la récolte est mauvaise. De plus, on craint une augmentation des rentes seigneuriales<sup>2</sup>. Enfin, la Révolution française a quelques répercussions au Bas-Canada qui ajoutent à la tension: présence d'agitateurs, distribution d'un pamphlet révolutionnaire, plans pour la reconquête du Canada et rhétorique enflammée de la part de l'ambassadeur de France aux États-Unis. Résultat, les autorités bas-canadiennes voient derrière tout mécontentement populaire un complot fomenté par des agents de la Convention<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>Plusieurs historiens ont fait état de cette opposition. Voir Clark, Movements of Political Protest, pp 183-185, Wallot, «Révolution et réformisme», dans Un Québec qui bougeait, pp 270-272, Crowley, «Thunder Gusts», pp 30-31, Claude Galarneau, La France devant l'opinion canadienne, 1760-1815, Québec, Presses de l'Université Laval, 1970, pp 218-252.

<sup>2</sup>Wallot, «Révolution et réformisme», p 270.

<sup>3</sup>Clark, Movements of Political Protest, pp 179-182; Wallot, «Révolution et réformisme», pp 266-267, Galarneau, La France devant l'opinion canadienne, pp 236-242.

### 3 1 Les evenements<sup>4</sup>

Le premier incident se produit durant l'ete 1796 des habitants de Quebec enlevent publiquement les roues de leurs chaquettes pour protester contre la corvee Les menaces de la foule, composee surtout de femmes, n'empêchent pas l'arrestation de cinq hommes<sup>5</sup> Au debut octobre, la Cour du Banc du Roi condamne quatre individus pour opposition à la loi de la voirie<sup>6</sup> Les sentences sont relativement légères (amendes de 1 sh , deux à trois mois de prison), car leur action n'a pas empêché l'application de la loi<sup>7</sup>. Le district de Quebec est en fait plutot calme en 1796 à l'exception de la paroisse de Saint-Roch Le 7 octobre, Antoine Dionne, pere, resident de Saint-Roch, exprime son mecontentement envers la Chambre qui a vote la loi Il n'est pas le seul à être de cet avis. Deux jours plus tard, l'assemblee pour l'election des sous-voyers de la paroisse tourne à l'emeute Le magistrat Wilson est même malmené lorsqu'il tente de disperser la foule Les elections dans le reste du district se deroulent cependant dans le calme Dionne et quelques autres émeutiers sont arrêtés peu de temps apres

---

<sup>4</sup>L'opposition à la loi des ponts et chaussees est decrite dans un rapport du procureur-général Jonathan Sewell auquel referent tous les historiens Ce rapport a ete publie dans PAC Report, 1891, note D. pp 73-76 Quelques autres informations completent le dossier de cette affaire

<sup>5</sup>Wallot, «Révolution et reformisme», p 270

<sup>6</sup>La Gazette de Quebec, 6 octobre 1796 Nous croyons qu'il s'agit de ceux arrêtés lors de la premiere manifestation

<sup>7</sup>Ibid

La situation est plus grave à Montreal ou le mouvement d'opposition prend plus d'ampleur. Luc Berthelot, de la côte Sainte-Catherine, est de ceux qui refusent la corvée. Il est condamné à payer une amende de quelques shillings. Le 2 octobre, le constable Jacob Marston<sup>8</sup> se rend chez lui, muni d'un mandat pour recouvrer l'amende. Lorsqu'il tente de saisir les biens<sup>9</sup> de Berthelot, le constable est attaqué et roué de coups par plusieurs personnes présentes dans la maison. Berthelot et ses amis disparaissent afin d'éviter l'arrestation.

Berthelot réapparaît deux jours plus tard parmi une centaine de personnes assemblées autour du Palais de justice. Identifié, il est arrêté par le shérif mais la foule s'interpose et le libère. À l'intérieur, les magistrats délibèrent des mesures à prendre. Ils transmettent les demandes de la foule au gouvernement le 6 octobre. Les habitants veulent la convocation d'urgence de l'Assemblée législative et la révocation de la partie de la loi visant la paroisse de Montréal<sup>10</sup>. Mais l'Assemblée ne peut pas être convoquée plus tôt, les avis étant déjà publiés. Les magistrats reconnaissent néanmoins la gravité de la situation et décident eux-mêmes de ne pas appliquer la loi pendant quelques jours car, «in a moment of effervescence in the minds of the

<sup>8</sup>Identifié seulement comme «Marston» par Sewell, La Gazette de Montreal du 20 mars 1797 nous indique son prénom.

<sup>9</sup>La loi permet la saisie des biens des contrevenants afin de récupérer l'argent des amendes, si minimes soient-elles.

<sup>10</sup>ANC, RG4, A1, vol. 64 (bobine C3010), pp. 20651-20653, Petition of the magistrates of Montreal to suspend the Road Act, 6 octobre 1796. La manifestation est donc le fait des habitants de la ville et de la banlieue, tel Berthelot. Leurs exigences diffèrent de celles des campagnes, comme nous le verrons.

multitude, it would be more prudent to use discretion and admit of a short delay, rather than rigorously to press the execution of the law of police<sup>11</sup> »

La situation ne fait qu'empirer et le mouvement s'étend aux campagnes. La population se rend au champ de Mars le 11 octobre pour manifester contre la loi. L'assemblée se déroule dans le calme et se disperse à la demande des magistrats. Deux jours plus tard, Amable Content, de Lachenaie<sup>12</sup>, tente d'organiser une autre assemblée, cette fois à Saint-Roch-de-l'Assomption. Non loin de là, à Saint-Jacques, ainsi qu'à Blairfindie, au sud de Montréal, les capitaines de milice refusent de tenir les élections des sous-voyers<sup>13</sup>. A Sainte-Rose de l'Île Jésus, Charles François Ferrière, un maître d'école, prononce des discours séditieux et diffamatoires contre la Chambre d'assemblée. Des habitants de Longueuil, dont le capitaine de milice, proposent même de bloquer l'approvisionnement de Montréal jusqu'à ce que la ville se joigne à la campagne dans son opposition à la loi.

Dans cette atmosphère tendue, les magistrats de Montréal tentent à nouveau d'imposer la loi. Le brave constable Marston est dépêché le 26 octobre chez un autre contrevenant nommé Latour. Prévenu de cette visite, des hommes armés s'embusquent chez Latour, forçant Marston à battre en retraite.

---

<sup>11</sup>Ibid

<sup>12</sup>La Gazette de Québec du 16 mars 1797 indique les lieux de résidence des personnes liées aux événements de l'automne 1796.

<sup>13</sup>PVB, vol I, pp 354-355, vol II, p 142.

Les magistrats avaient averti le lieutenant-gouverneur Robert Prescott des le 13 octobre que le pouvoir civil ne pouvait plus suffire à la tâche<sup>14</sup>. L'affaire Latour le confirme. Le 30 octobre, deux régiments arrivent à Montreal pour prêter main forte aux magistrats. Prescott remplace de plus quelques-uns de ces derniers jugés trop mous<sup>15</sup>. La crise d'octobre 1796 se termine par une série d'arrestations dont la plupart portent sur les voies de fait contre Marston et celles commises lors de la liberation de Berthelot. D'autres individus sont accusés d'avoir incité les gens à s'assembler ou d'avoir proposé le blocus de Montreal. Ferriere, auteur de discours séditieux, est aussi arrêté.

Dans la région de Quebec, calme depuis la répression rapide de l'émeute de Saint-Roch, l'agitation reprend en janvier 1797 au moment où les sous-voyers entrent officiellement en fonction. Dans une action minutieusement organisée, les neufs sous-voyers de Pointe-Lévis sont pris en otage par neuf groupes différents le neuf janvier à neuf heures du matin. Ils sont ensuite rassemblés et forcés de se démettre de leurs fonctions. Ils doivent aussi remettre le symbole de leur autorité, les instructions reçues du grand voyer<sup>16</sup>. Le 25 janvier, deux huissiers arrêtent quatre des ravisseurs mais sont attaqués sur le chemin du retour

---

<sup>14</sup>Clark, Movements of Political Protest, p 183

<sup>15</sup>PAC Report, note D, pp 57-58, 75.

<sup>16</sup>Il s'agit ici de la version de Sewell. Selon Théophile Bédard, trois des sous-voyers auraient été séquestrés pendant trois jours parce qu'ils refusaient de démissionner. Une telle action n'aurait pas échappé au procureur-général dont les accusations ne mentionnent que des séquestrations d'une durée d'une heure. Théophile Bédard, Histoire de cinquante ans, 1791-1841, Quebec, 1869, p 24

par huit hommes armes de gourdins. Les assaillants libèrent les prisonniers et chargent les huissiers d'annoncer qu'ils n'autoriseraient aucune arrestation, disposant de 300 hommes pour se défendre. L'intervention un peu tardive de l'armée ramène le calme et vingt hommes sont arrêtés.

Les accusés, tant de Montréal que de Québec, comparaissent devant la Cour du Banc du Roi en mars 1797. La moyenne des peines varie entre trois et six mois de prison, les amendes entre £5 et £25. Les accusés doivent de plus fournir des gages de bonne conduite pouvant dépasser £200. Deux individus sont acquittés et quelques ravisseurs de la Pointe-Levis sont quittes avec 1 sh. d'amende et six semaines de prison. Ferrière paie cependant très cher les paroles qu'il a prononcées à Sainte-Rose. Il reçoit une sentence d'un an de prison et doit fournir un gage de bonne conduite de £200 pour une période de trois ans<sup>17</sup>. Quant à Berthelot, David Ross, son avocat, croit qu'il aurait normalement été acquitté pour l'affaire Marston mais que «the Court will punish him through his Rib although the Guilt is not upon him»<sup>18</sup>. Comme l'a souligné Terrence Crowley, les sentences visent à décourager la reprise de telles contestations<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup>PAC Report, Note D, pp 76-78

<sup>18</sup>MMA, McCord Family Papers, File 1458, (M15553 146), article 7, David Ross to Arthur Davidson, 5 mars 1797, souligné dans le texte original.

<sup>19</sup>Crowley, «Thunder Gusts», pp 30-31

La nouvelle Chambre amende la loi, non sans peine<sup>20</sup>, et soustrait ainsi les banlieues à la corvée urbaine. L'approbation de ces amendements par le Conseil législatif, le Conseil exécutif et le gouverneur indique que tous reconnaissent une certaine légitimité à la contestation dans les banlieues<sup>21</sup>. Ils sont cependant d'avis que l'opposition des campagnes n'est pas fondée, ces dernières devront supporter la loi de 1796 pendant longtemps.

### 3.2 Émeute ou agitation politique?

Pourquoi cette loi a-t-elle soulevé une telle opposition? Selon le juge Amable de Bonne, les mauvaises langues auraient fait courir le bruit qu'on allait introduire la taille et que les inspecteurs et les sous-voyers étaient chargés de la percevoir<sup>22</sup>. Théophile Bédard croit de son côté que les paysans s'insurgeaient contre l'augmentation de taxes et de corvées<sup>23</sup>. Certains historiens y voient aussi une agitation anti-fiscale aux tendances réactionnaires alors que d'autres évoquent un mouvement potentiellement révolutionnaire<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup>La lecture des Journaux de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada de 1797 à 1799 donne rapidement l'impression que c'est un de projets qui occupe le plus l'attention des députés. Plusieurs versions sont présentées, amendées ou rejetées.

<sup>21</sup>Contrairement à ce que Crowley a pu conclure à partir de la seule répression.

<sup>22</sup>La Gazette de Québec, 6 avril 1797, texte de l'adresse du juge de Bonne aux accusés.

<sup>23</sup>Bédard, Histoire de cinquante ans, p. 21.

<sup>24</sup>Terrence Crowley utilise même le terme de Charles Tilly, «reactive», pour en caractériser la forme défensive et réactionnaire, «Thunder Gusts», p. 30. F. Ouellet, Le Bas-Canada, p. 491, y voit un

Il y a certainement plus qu'une simple opposition à de nouvelles impositions, réelles ou imaginaires, derrière ces événements. Dans la banlieue de Montréal, où l'opposition est la plus farouche, il est évident que les routes sont défoncées par toutes les voitures qui entrent et sortent de la ville. Pour cette raison, les villes européennes entretiennent les chemins de leurs banlieues. Que les habitants le sachent ou non, peu importe, car l'injustice est flagrante : pourquoi devraient-ils contribuer au même titre que les citadins à des routes qui desservent avant tout ces derniers?

L'antipathie envers la ville est aussi visible dans les campagnes<sup>25</sup>. Non seulement les habitants des banlieues mais aussi ceux de paroisses plus éloignées viennent à Montréal exprimer leur opposition. Le projet de blocus alimentaire et le défi lancé par les habitants de Pointe-Levis sont deux autres expressions de ce sentiment anti-urbain.

Notons aussi un autre aspect important qui ne semble pas avoir attiré l'attention des historiens : le sentiment de déception par rapport à la Chambre d'assemblée. Nous ne connaissons pas le contenu des

---

mouvement lié à la mauvaise récolte, à «la mise en place de la fiscalité de l'Etat» et aux tensions entre censitaires et seigneurs, donc défensif et opposé au modernisme étatique. Galarneau, La France devant l'opinion canadienne, p. 251, y voit aussi une réaction à la fiscalité dans une conjoncture défavorable. Wallot croit cependant que les paysans sont prêts pour la révolution mais que les chefs ont manqué, «Révolution et réformisme», pp. 385 et 405.

<sup>25</sup>Cette tendance est commune à plusieurs contestations. Allan Greer, «La dimension ville-campagne de l'insurrection de 1837» Fernand Lebrun et Normand Séguin, Sociétés villageoises et rapports villes-campagnes au Québec et dans la France de l'ouest, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle, Trois-Rivières, UQTR, 1987, pp. 231-238

discours dits seditieux mais ils expriment probablement une certaine colere envers cette nouvelle institution qui devait en principe mieux représenter leurs interêts que l'ancien Conseil. A l'élection de l'été 1796, les electeurs envoient un message clair et elisent 37 nouveaux deputes sur 50<sup>26</sup>. La plupart des seigneurs de l'ancienne Chambre, qui ont profite de la nouvelle loi pour legitimer leurs privilèges, ne sont pas reélus. Gabriel-Elzéar Taschereau, grand voyer, seigneur de Sainte-Marie de Beauce et député de Dorchester, est du nombre

Le nouveau parlement reçoit en 1799, un petition des habitants du comte de Dorchester, dans lequel est située la paroisse de Pointe-Levis. Ce document est la seule expression détaillée de l'opinion des campagnes envers la loi de 1796<sup>27</sup>. Le rédacteur de la requête n'était évidemment pas un paysan et les Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada ne reproduisent pas le texte de la pétition mais sa présentation par un tiers<sup>28</sup>. Par contre les griefs présentés sont bien ceux de la paysannerie

Les requérants commencent par expliquer aux deputes qu'une loi qui tente de regler a la fois la voirie urbaine et rurale porte en soi à confusion. Ils passent ensuite aux objets qui les concernent et aux-

<sup>26</sup>John E. Hare, «L'Assemblée législative du Bas-Canada, 1792-1814; deputation et polarisation politique», RHAF, XXVII, 3 (dec. 1973), p. 374

<sup>27</sup>ACBC, vol. 1 (1799), pp. 164-169

<sup>28</sup>La requête est présentée par le député de Dorchester, A. Dumas, lequel refere aux requérants en tant que «ils» et «eux». Une intervention à la première personne indique d'ailleurs l'opinion du député: «la constitution liberale dont nous avons eu le bonheur d'être favorisés» ACBC, p. 165

quels ils s'opposent les corvees sur les terres du seigneur ou de l'Etat, les pouvoirs arbitraires du grand voyer et l'augmentation du nombre d'officiers de la voirie. Ils observent que la corvee etait necessaire aux debuts de la colonie à cause de la pauvrete generale et de la dispersion du peuplement. Devant les abus des seigneurs en matiere de corvee, que ne purent entierement reprimer les intendants, les paysans s'attendaient à ce que la Chambre d'assemblee ameliore leur sort par une loi plus juste. Ils ont cependant eu la surprise de trouver dans la nouvelle loi «des sujettions pour eux entierement opposees à cette constitution, et plus onereuses que celles de la Feodalite en vertu de laquelle ils possedent leurs tenures<sup>29</sup> »

Les requerants denoncent les corvees sur les terres de la Couronne et sur les terres non-concedees, en s'appuyant sur l'ordonnance de 1709 de Jacques Raudot et s'incrivent en faux contre l'interpretation de Cugnet au sujet des chemins de moulins<sup>30</sup>. Ils trouvent contraire à la jouissance de la propriete privee le pouvoir du grand voyer de faire saisir le bois laisse le long des chemins. Ils voudraient aussi que des regles specifiques limitent les corvées generales aux habitants d'un même rang au lieu d'y assujettir des habitants eloignes. Ils demandent des regles particulieres pour les chemins qui menent entre autre aux églises et aux quais. Enfin, ils jugent que le nombre eleve d'officiers de la voirie, tous exempts de la milice, ne fera qu'augmenter les

---

<sup>29</sup>Ibid., p 155

<sup>30</sup>Voir supra, pp 18-19

dissensions dans les paroisses car les responsabilités relatives à la milice seraient alors réparties sur une base plus restreinte

Le fait que les paysans du comté de Dorchester aient fait appel à un homme de loi et à leur député pour les aider à présenter cette pétition témoigne du sérieux de leur démarche. Mais, à part quelques références à la jurisprudence, le document reflète l'expérience des paysans

Si l'opposition à la loi n'est pas une simple agitation réactionnaire, les idées du temps, poussées par les émissaires français ont-elles pu jouer un rôle dans ces émeutes? Nous ne le croyons pas. Certains agents ont touché une corde de sympathie envers la France pendant une période de mécontentement envers le régime en place mais ces idées enflent surtout dans de petits cercles d'initiés. L'un de ces émissaires, Jacques Rous, déclare que, «avec un peuple aussi plongé dans l'ignorance et dans l'esclavage, il ne sied pas de faire descendre le soleil de la liberté à midi<sup>31</sup>.» Les paysans canadiens sont trop préoccupés par des lois concrètes pour rêver à des concepts abstraits de liberté et de révolution

Le héros de la résistance à Montréal, Luc Berthelot, habite, il est vrai, à quelques pas d'une maison où aurait eu lieu le 26 septembre 1796, une assemblée séditionnelle. Les comploteurs auraient projeté de faire éclater la révolution au Canada à partir de l'opposition à la loi

---

<sup>31</sup>Cité dans Galarneau, La France devant l'opinion canadienne, p. 233

de la voirie<sup>32</sup> Ceci indique surtout que le mécontentement existe déjà et que les révolutionnaires espèrent en tirer profit. Même si Sewell laisse entendre que Berthelet était présent à cette assemblée, il ne possède pas les preuves pour l'en accuser. Ceux qui y étaient, à l'exception de Joseph DuCalvet qui s'est enfui, sont d'ailleurs acquittés des accusations de haute trahison qui pesaient contre eux<sup>33</sup>.

Les historiens ont déjà remarqué l'absence de l'élite de ce mouvement de protestation<sup>34</sup>. La loi divise la colonie entre l'élite privilégiée par la loi et le peuple chargé de la plupart des corvées. Le gouvernement, de son côté, se méfie de tout le monde, même de la nouvelle Chambre qu'il craint être plus radicale<sup>35</sup>. L'élite étant liée à l'administration coloniale, le gouverneur n'a rien à craindre et les rares députés d'origine populaire ne peuvent pas influencer les travaux de la Chambre.

En France, la révolte anti-fiscale est une forme de contestation qui date surtout du XVII<sup>e</sup> siècle mais qui persiste jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>. Le mécontentement populaire se manifeste surtout par des agressions envers les percepteurs. En 1783, les habitants de Foix, dans

---

<sup>32</sup>PAC Report, 1891, note D, p. 74

<sup>33</sup>La Gazette de Québec, 14 septembre 1797

<sup>34</sup>Wallot, «Révolution et réformisme», pp. 276, 296, Wade, The French Canadians, vol. 1, p. 99

<sup>35</sup>Wallot, «Révolution et réformisme», p. 307, note 147

<sup>36</sup>Charles Tilly, The Contentious French, Cambridge, Mass., The Belknap Press of Harvard University Press, 1986, pp. 39-40, 397

les Pyrénées, s'opposent à un nouvel impôt sur le vin servant à défrayer les coûts de la voirie. Un des percepteurs est chassé et les opposants erigent des placards interdisant le paiement du nouvel impôt<sup>37</sup>. Le caractère non-monnaire des impositions au Bas-Canada crée des formes un peu différentes. Le constable qui vient récupérer l'amende ou les huissiers qui viennent arrêter les contrevenants deviennent l'équivalent du percepteur étranger qu'il faut chasser. Les sous-voyers, membres de la collectivité, ne peuvent être renvoyés en ville, ils sont donc forcés de démissionner lorsque leur élection n'est pas simplement bloquée.

Selon Charles Tilly, les contestations anti-fiscales sont le résultat de l'opposition à la centralisation gouvernementale<sup>38</sup>. Mason Wade et Fernand Ouellet arrivent à des conclusions semblables. Ils estiment que les paysans protestent en 1796 parce qu'ils sont mal adaptés au parlementarisme<sup>39</sup>. Nous croyons que ces interprétations ne s'appliquent pas à l'opposition à la loi de la voirie. Le système est déjà très centralisé. Les insurgés ne cherchent pas non plus à abolir les corvées. Ils s'opposent à une application abusive de la corvée et au nombre élevé d'officiers nommés pour les surveiller. Il nous semble que ce sont les députés qui sont mal adaptés au nouveau système. Les paysans croient, comme l'élite d'ailleurs, que la nouvelle constitution va apporter des améliorations. Cependant, les députés utilisent la

<sup>37</sup>Ibid., p. 181

<sup>38</sup>Ibid., p. 39

<sup>39</sup>Mason Wade, The French Canadians, vol. 1, p. 101; Ouellet, Le Bas-Canada, p. 491

nouvelle constitution pour sanctionner des pratiques qui favorisent l'élite et pour imposer de nouvelles contraintes aux paysans. Ceux-ci se débarrassent de plusieurs députés, une action plutôt moderne, mais devant l'insistance du gouvernement à appliquer la loi sans donner l'occasion à la Chambre de l'amender, ils n'ont d'autre choix que de recourir aux moyens traditionnels de contestation. Malgré les craintes du gouvernement, il n'y a pas de complot révolutionnaire derrière ce mécontentement populaire. Enfin, les paysans ne proposent pas un retour à un âge d'or du passé mais l'adaptation des lois à leurs besoins et aux réalités du présent.

#### CHAPITRE 4 L'état du réseau et l'attitude des paysans

Comme l'a déjà observé Jeannine Pozzo-Laurent, un système basé entièrement sur la corvée doit tenir compte des exigences du gouvernement, des besoins de la population et du fardeau que celle-ci est prête à supporter<sup>1</sup>

##### 4.1 L'état du réseau

La communication entre les villes étant une priorité pour l'administration, celle-ci établit, dès le régime français, une série de postes de relais sur le chemin du roi de la rive nord. Après la Conquête, les autorités britanniques y greffent l'acheminement du courrier<sup>2</sup>. Isaac Weld est impressionné par la poste canadienne en 1796. «In no part of North America can a traveller proceed so commodiously as along this road between Quebec and Montreal<sup>3</sup> » Quelques années plus tard, un service de diligence, modèle sur le système anglais, est organisé entre les deux villes. Le voyage est plus rapide et plus confortable mais il coûte plus cher<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>Pozzo Laurent, «Le réseau routier», pp. 77-78

<sup>2</sup>Neatby, Quebec, pp. 79-80. Au XIX<sup>e</sup> siècle, par contre, la poste aux lettres et la poste des voyageurs sont administrées séparément tout en utilisant les mêmes relais, Joseph Bouchette, Description topographique du Bas-Canada, Londres, 1815, réédité à Montréal, Editions Elysee, 1978, p. 488

<sup>3</sup>Isaac Weld, Travels through the States of North America and the Provinces of Upper and Lower Canada during the years 1795, 1796, 1797, 2 vol., 4<sup>e</sup> édition, London, 1807. Réédité à New York, Augustus M. Kelley 1970, vol. II, p. 2

<sup>4</sup>Joseph Bouchette, Description topographique, p. 488-489.

Au niveau local, la croissance de la population se traduit par une densité accrue du réseau routier. Ce changement ne peut être observé que sur des cartes à grande échelle telles que celle dite de Murray de 1762 et celle de Joseph Bouchette datée de 1815<sup>5</sup>. La comparaison montre la multiplication des chemins de front et des montées entre ces deux dates<sup>6</sup>.

À part Isaac Weld dont nous avons cité plus haut le commentaire favorable, les observations des voyageurs sur les chemins du Bas-Canada sont souvent négatives, moins cependant que sur ceux du Haut-Canada<sup>7</sup>. Ceci vient peut-être du fait que ces voyageurs empruntent des routes principales dans le Bas-Canada alors qu'ils utilisent des chemins de colonisation dans la province voisine.

Les autorités du Bas-Canada cherchent toujours à améliorer le réseau. Les chemins sont probablement en meilleur état que celui constaté dans les règlements de 1766 et de 1777<sup>8</sup>, mais la loi de 1796 mentionne quand même la nécessité d'améliorer le système de

---

<sup>5</sup>Plan of Canada or the Province of Quebec by Order of His Excellency Governor [James] Murray, 1760-1762, Joseph Bouchette, Carte topographique de la province du Bas-Canada, 1815, rééditée, Montréal, Editions Elysées, 1980.

<sup>6</sup>A titre d'exemple, voir les cartes des paroisses de Saint-Eustache et de Berthier. Figures 1 à 4.

<sup>7</sup>Glazebrook, A History of Transportation, pp. 143-144.

<sup>8</sup>«[The] Highways and Bridges in this Province, for want of due and timely Repairs and Amendments, are become in many Places almost impassable », PAC Report, 1913, p. 77, «Whereas the king's high-roads, and the bye-roads, as well as the bridges in this province, are at present very much out of repair », 17 GEO III, c. 11, p. 85.

reglementation<sup>9</sup> Des membres du gouvernement, tel que le conseiller Charles de Lanaudiere, estiment neanmoins que les chemins sont tres mauvais<sup>10</sup> Malgre ses fonctions de grand voyer de la province, Lanaudiere, comme la plupart des autres legislatureurs<sup>11</sup>, n'est cependant pas plonge dans les problemes quotidiens qui affectent la voirie

Les paysans, eux, se plaignent rarement de l'etat des chemins, ce qui s'explique assez facilement Leurs commentaires au marchand ou au forgeron n'ont pas survécu En outre, plusieurs effectuent leurs transports vers la ville par eau, puisque, de toute façon, il y a toujours une riviere a traverser pour atteindre Montreal Même si des améliorations etaient possibles, ils savent bien qui devrait effectuer ces travaux Les paysans n'ont donc pas intérêt a attirer l'attention du gouvernement a moins que le chemin soit devenu impraticable, une situation que nous n'avons retrouvée que deux fois dans le district de Montreal<sup>12</sup>

Les grands voyers sont mieux places pour évaluer l'état du réseau mais, dans le cas de Rene-Amable de Boucherville, ses rapports décrivent

---

<sup>9</sup>36 GIO III, c 9, p 218

<sup>10</sup>CFCH, vol 2, Remarques de Charles de Lanaudière, 20 juillet 1788, ASQ, Documents Faribault, n° 194

<sup>11</sup>Sauf Rene-Amable Boucher de Boucherville, grand voyer du district de Montreal et conseiller legislatif

<sup>12</sup>Les visites du grand voyer servent entre autres choses à éviter que les chemins se deteriorent à ce point. Un habitant de Vercheres se plaint d'une montée en mauvais état, non pas pour la faire réparer, mais pour la faire fermer. *infra*, p 98 A Boucherville, le magistrat local et quelques habitants signalent au grand voyer un chemin devenu impraticable, dû au mauvais état des fosses, PVB, vol I, p. 331

l'état des chemins sans fournir aucun élément de comparaison<sup>13</sup>. Jean Renaud présente une vision plus globale de la voirie<sup>14</sup>. Il tient compte des phénomènes naturels qui sont plus sévères au Canada qu'en France ou en Angleterre et du fait que le système des corvées ne permet pas d'intervenir rapidement pour contrer ces dégâts. La gelée soulève la terre, l'amollit et comble les fosses de «deboulis». Les glaces compliquent la construction de ponts, quand elles ne les emportent pas simplement. Les grosses pluies transforment la chaussée en bournier au printemps et à l'automne. Malgré les dommages causés par la fonte des neiges, les dégels et les pluies du printemps, les paysans ne peuvent pas commencer les corvées avant la mi-juin, après les travaux de semences. Notons aussi les bosses et les ornières causées tant par les charettes que par les traîneaux.

Malgré tous ces problèmes, la poste arrive à voyager, ete comme hiver, à une vitesse de 9,6km/heure (2 lieues à l'heure)<sup>15</sup>. Le trajet entre Québec et Montréal (368km ou 75 lieues) comprend 29 relais et dure de trois à quatre jours. Pour réussir le trajet en trois jours, les gens partent à 7 heures pour arriver au dernier relais de la journée à

---

<sup>13</sup>PVB, vol I, pp 174-175, 307, vol II, pp 140-141, 193

<sup>14</sup>GV (Q) vol 7, pp 161-168. Nous avons déjà cité ce rapport à quelques reprises pour son analyse de la relation entre la réglementation et la coutume. Ivanhoe Caron résume une partie de ce texte dans son «Historique de la voirie», pp 290-291.

<sup>15</sup>GV (Q), vol. 7, p 168. Weld atteint même 14,4 km/h, et ce, en sortant de Québec. Travels through North America, vol II, p 5.

22 heures et parcourent en moyenne 123 km par jour<sup>16</sup>. Les postes canadiennes se comparent donc assez bien avec les diligences de France, sauf les plus rapides, lesquelles disposent de chaussées plus larges entretenues en partie aux frais de l'Etat<sup>17</sup>. Si l'on compare les routes canadiennes à celles d'Angleterre, point de référence probable de bien des voyageurs, Renaud les considère équivalentes à l'exception évidemment des fameux «turnpikes» (chemins à péage) anglais<sup>18</sup>.

#### 4.2 Le poids des travaux

Pour construire des chaussées carrossables, il faut abattre les arbres et enlever les bois, les souches et les pierres qui peuvent s'y trouver. Le terrain déblayé, on le laboure dans le sens du chemin puis on passe la herse. Des fossés doivent être creusés pour l'égouttement. Boucherville recommande aussi de prendre de la terre de chaque côté du chemin pour rehausser le milieu de la chaussée et favoriser encore plus l'écoulement des eaux. Lorsque la chaussée traverse un borbier, elle est pavée de rondins couverts de terre. Enfin, la route est bordée de

---

<sup>16</sup>Caron, «Historique de la voirie», p. 300, Albert Tessier, «Les voyages vers 1800», Cahiers des Dix, VI (1941), pp. 89-90. Ce voyage eut lieu en août, alors que les conditions sont peut-être à leur meilleur. Le voyage de quatre jours, moins effrené, se fait par journées de 92km.

<sup>17</sup>Guy Arbello, «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle», Annales, ESC, 28, 3 (mai-juin 1973), pp. 788-790. Les diligences ordinaires parcourent de 80 à 90km par jour, les plus rapides, 165km.

<sup>18</sup>Gratien Allaire, «Jean Renaud», DBC, vol IV, p. 712.

clôtures<sup>19</sup>. La construction des ponts, ouvrage coûteux du à la grande quantité de bois et de travail qui est nécessaire,<sup>20</sup> devient plus compliquée parce qu'ils enjambent des rivières de plus en plus larges. Les ingénieurs anglais introduisent de nouveaux modèles mieux adaptés aux grandes rivières, mais les habitants les trouvent difficile à construire et à entretenir<sup>21</sup>

L'entretien du réseau consiste à remplir les ornières, enlever les herbes et les fredoches, recalcr les fossés et remplacer le bois des ponts<sup>22</sup>. Compte tenu du climat et surtout de l'augmentation constante de la circulation, cette tâche devient de plus en plus onéreuse.

La corvée semble répartir les travaux de façon équitable puisqu'elle est basée sur la propriété et qu'en théorie elle n'exempte personne<sup>23</sup>. En réalité, c'est une taxe régressive qui ne tient compte ni de la productivité de la terre, ni des revenus de son propriétaire. La corvée ne fait pas la différence entre une terre à peine défrichée

---

<sup>19</sup>Sanfaçon, p. 6; AUM/CB, C5/33 (mf 1419), Instructions du grand voyer [Boucherville] à l'inspecteur de Sainte-Thérèse, 1797.

<sup>20</sup>Voir Sanfaçon, «La construction», pp 9-10, pour la description du modèle traditionnel. Ce modèle est toujours en usage à la fin du siècle sauf pour ses dimensions, il passe de 4,95m à 5,94m de largeur, voir AUM/CB, Instructions du grand voyer, 1797.

<sup>21</sup>ANQ-M, E 0002, 2D 13 1102 B, pièce 29/6, Taschereau à Robert Shore Milnes à propos du pont de la Rivière-du-Loup-en-Haut (Louiseville), 9 juillet 1801.

<sup>22</sup>Cugnet, Traité général de la police, p. 8, Grand voyer à l'inspecteur.

<sup>23</sup>Sanfaçon, «La construction», pp 14-15, p. 28. Cet auteur remarque que la corvée ne fait aucune différence entre le propriétaire et le charpentier mais il ne fait aucune mention des différences entre les paysans mêmes, p. 29.

d'une autre cultivée depuis plusieurs années, entre la propriété du journalier et celle du marchand, entre le cultivateur aisé qui ensemence une grande superficie et possède un gros cheptel et son voisin qui n'a pas assez de blé pour semer et aucun animal pour faire les labours.

La journée de corvée rurale a une valeur monétaire équivalente au montant versé à un remplaçant. Ce taux est uniforme sous le régime français 40 sols par jour (1 sh. 8d)<sup>24</sup>. Un procès-verbal daté de 1765 l'établit à 60 sols (2/6)<sup>25</sup>. Par la suite, les règlements laissent aux officiers locaux le soin de négocier la valeur de la journée avec le remplaçant. La journée d'un journalier engagé à la construction d'un pont est évaluée à 2 sh. par jour en 1794<sup>26</sup>. Combien de journées le paysan consacre-t-il aux corvées? Ce nombre varie au rythme des nouvelles constructions, des réparations majeures et de l'entretien courant. Si on évite d'imposer des corvées pendant les semences et les moissons, les paysans n'en perdent pas moins des journées précieuses pour les autres travaux de la ferme, car au Canada, la saison agricole est courte et chaque jour compte. Cette perte de temps, si elle n'est pas cruciale pour ceux qui ont un surplus de main d'œuvre, pèse lourdement sur le paysan qui est seul pour exploiter sa terre et doit la délaisser pour aller construire un pont ou faire les chemins sur les terres non-concédées.

---

<sup>24</sup>Santaçon, «La construction», p. 29.

<sup>25</sup>PVB, vol I, pp 115-116. Rédigé avant l'adoption du règlement de 1766 qui établit les sanctions contre les contrevenants, ce taux comporte peut-être un aspect punitif.

<sup>26</sup>ANC RG4, A1, vol 57, p 18 547

Les chemins représentent aussi une perte de terrain, le plus souvent sans compensation monétaire. Dans certains cas, le seigneur réserve l'espace nécessaire aux chemins de front lors de la concession<sup>27</sup>, mais les autres perdent une bande de terre. Un chemin qui coupe à travers champs gêne de plus la répartition des cultures et des pâturages et force le propriétaire à faire une clôture supplémentaire.

Le gouvernement reconnaît que la voirie impose des contraintes, d'où les divers allègements déjà mentionnés. Les officiers tentent aussi d'aider ceux qui en ont grandement besoin. En 1798, Boucherville utilise une partie de l'argent des amendes pour soulager des propriétaires infirmes et de pauvres habitants dont les ponts ont été ruinés par les crues printanières. L'année suivante, un sous-voyer de Soulanges dépense 20 shillings pour aider «de vrais pauvres»<sup>28</sup>. En 1811, le grand voyer du district de Québec, Jean-Baptiste d'Estimauville, voudrait venir en aide à des propriétaires de terrain difficile, par des corvées générales, mais il se heurte à l'opposition des autres paysans<sup>29</sup>. Taschereau, son prédécesseur, avait encouragé ses officiers en 1807 à remplacer les corvées générales par le travail par parts<sup>30</sup> afin de limiter les pertes de temps et de mieux répartir le

---

<sup>27</sup>PVB, vol. I, p. 142.

<sup>28</sup>PVB, vol. II, p. 142.

<sup>29</sup>ANQ-M, E0002, 2D 13 1101 B, pièce 2865, Questions et réponses sur plusieurs articles du Bill des chemins, 28 octobre 1811. Reste à voir si les paysans s'uniraient pour protéger un propriétaire des sanctions du gouvernement ou s'ils considèrent que l'impôt est une responsabilité individuelle.

<sup>30</sup>Ce type de répartition est mentionné par Cugnet, voir supra, p. 17.

fardeau. Il suggère d'établir les divisions, sur une montée par exemple, selon le travail à accomplir plutôt que par la distance. Il estime que, lors des corvées générales, «l'ouvrage ne se fait pas» et que la corvée par parts est plus efficace car, «chacun connoissant ce qu'il a à fournir en matériaux ou en parts, prend les mesures pour le faire dans le tems qui lui convient» à l'intérieur des limites fixées par les officiers<sup>31</sup>.

#### 4.3 Les paysans et la corvée.

Même si les paysans canadiens ne paient aucun impôt direct, ils doivent participer à la corvée des chemins. Selon Jeannine Pozzo-Laurent, le gouvernement est plutôt bienveillant lorsqu'il encourage les habitants à construire des routes.

«Il s'agit de ne pas exiger des efforts insurmontables mais de doser les exigences et de répondre favorablement aux réclamations des habitants. L'investissement en temps que doivent fournir les colons ne sera pas doublé de charges financières. Ce n'est que dans les cas extrêmes qu'ils se voient imposer des amendes et les chemins établis sont libres de toutes formes de perception<sup>32</sup>.»

Nous croyons par contre que le gouvernement a été aussi autoritaire que possible et qu'il ne peut certainement pas exiger à la fois des corvées et un impôt monétaire pour la voirie. Un tel impôt aurait d'ailleurs été plus difficile à imposer que la corvée, ne serait-ce que parce que celle-ci existe déjà: ce sont les changements qui provoquent toujours plus de résistance. La construction de chemins locaux ne pose aucun

---

<sup>31</sup>AUM/CB, C5/43, Quelques règles et directives, 1807

<sup>32</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», p. 77.

problème puisque le grand voyer ne fait que donner une sanction officielle à des initiatives locales. S'il est vrai que le grand voyer se rend rapidement dans la paroisse aux frais des habitants pour répondre à ces requêtes, ceci ne constitue pas vraiment une contrepartie équitable pour les travaux que les habitants doivent fournir pour le chemin du roi

Les activités économiques, religieuses et sociales rendent les chemins indispensables<sup>33</sup>. Les paysans sont prêts à contribuer à la voirie et construisent souvent des chemins dont ils ont besoin sans avertir le grand voyer. Celui-ci n'a plus qu'à ordonner des améliorations selon les normes<sup>34</sup>. Certains vont même jusqu'à passer des contrats devant notaire pour régler des problèmes de voirie<sup>35</sup>. Quant à savoir si cette contribution devrait être en argent ou en travail, le fait que le gouvernement ait choisi la corvée en 1706 nous porte à conclure que les paysans préfèrent celle-ci. De plus, quatre-vingts-dix ans plus tard, rien n'indique que les paysans veulent que la corvée soit commutée. L'adjudication complète des travaux à un entrepreneur ne

<sup>33</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 32-35, 52-56.

<sup>34</sup>Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 37-38. Ce phénomène est aussi courant dans le district de Montréal à Berthier, par exemple, PVB, vol. I, pp. 282-288, et à Rigaud et Vaudreuil, PVB, vol. II, pp. 140, 193.

<sup>35</sup>AUM/CB, C5/18, Accord entre certains habitants de Boucherville et madame de Muy pour l'ouverture d'un chemin à travers leurs concessions, 24 septembre 1770; ANQ-M, E0002, 2D 13 1101 B, pièce 2842, Acte notarié pour la construction d'un chemin d'équerre, paroisse de Saint-Cuthbert, 18 mai 1786. Dans le comte de Leinster, lorsque les procédures officielles deviennent peu fiables suites aux nombreuses annulations de procès-verbaux en 1794 et 1795, les habitants ont aussi recours aux contrats notaries, CECH, vol 3, Lettre de P.R. de Saint-Ours à Lord Dorchester, 29 juin 1795.

semble pas non plus avoir été courante<sup>36</sup>. De tels arrangements se font en l'absence du grand voyer--donc hors de la portée de nos sources--mais s'ils avaient été populaires au XVIII<sup>e</sup> siècle, les autorités auraient alors déterminé la responsabilité des diverses parties, ce qu'elles ne feront qu'en 1825<sup>37</sup>. Cette préférence pour un impôt en travail est contraire à la tendance observée dans certains conflits concernant les corvées seigneuriales<sup>38</sup>, mais celles-ci profitent d'abord au seigneur alors que les chemins sont utilisés par tous les habitants. De plus, le seigneur peut se servir des corvées pour exploiter sa ferme alors que les travaux de voirie se font hors des périodes de pointe des travaux agricoles.

Bien que la corvée soit ancrée dans les traditions, les paysans ne la supportent pas toujours de bon coeur. De multiples ordonnances leur rappellent leurs travaux d'hiver, et l'existence même d'officiers et d'amendes indique que certains travaux ne se feraient pas sans pressions de la part des autorités<sup>39</sup>. Sous le régime français, un des problèmes

---

<sup>36</sup>Dans le cas de la construction des ponts, on fait appel à un entrepreneur pour diriger les travaux et fournir la main d'oeuvre spécialisée mais les habitants fournissent toujours des journées de corvées en tant que journaliers.

<sup>37</sup>Supra, p. 34. Boucherville n'a noté qu'un seul cas d'adjudication, à Saint-Denis. Les deux entrepreneurs négligent leur travail car le grand voyer ordonne que le chemin soit mieux entretenu. Le contrat est passé en 1792, le grand voyer intervient en 1797. PVB, vol. II, p. 35.

<sup>38</sup>A Saint-Ours, les censitaires ne veulent pas fournir la journée de corvée exigée par le seigneur pour l'usage du pâturage commun. La corvée est remplacée par un paiement en argent. Allan Greer, Peasant, Lord, and Merchant: Rural Society in Three Quebec Parishes, 1740-1840, Toronto, University of Toronto Press, 1985, p. 11.

<sup>39</sup>Sanfaçon, «La construction», pp. 11, 23.

les plus courants est celui des empiétements sur le chemin du roi par des paysans qui continuent d'utiliser cette bande de terre comme leur propriété privée<sup>40</sup>. En 1811, on rencontre encore ce genre de problème. Quelques-uns tentent de profiter de la protection accordée aux jardins potagers et aux bâtiments par la loi. Ils sèment des légumes, bâtissent des tours ou avancent leurs clôtures de manière à empiéter un peu plus sur le chemin chaque année. Le grand voyer est forcé d'intervenir pour garder les chaussées à la largeur désirée<sup>41</sup>.

L'opposition aux ouvrages imposés par le grand voyer peut se traduire par l'inertie ou prendre une forme active. Par exemple, à Vincennes, le bois destiné aux ponts est utilisé à d'autres fins<sup>42</sup>. L'appui légal dont jouit le grand voyer limite cependant le succès de telles actions<sup>43</sup>. L'inertie retarde les travaux mais la contestation par les voies officielles donne de meilleurs résultats à long terme comme nous le verrons dans la deuxième partie. En cas d'échec, il faut alors se résigner jusqu'à ce que la nomination d'un nouveau grand voyer offre l'occasion de faire renverser la décision.

Lorsque l'application de la loi est incertaine, certains paysans refusent d'obéir. Ceux de Chambly refusent massivement la corvée en 1762 et les propriétaires d'attelages vont jusqu'à vendre leurs roues de

---

<sup>40</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 22.

<sup>41</sup>ANQ-M, E0002, 2D 13 1101 B, pièce 2865, Questions et réponses sur plusieurs articles du Bill des chemins, 28 octobre 1811.

<sup>42</sup>Sanfaçon, «La construction», p. 22-23; Pozzo-Laurent, «Le réseau routier», pp. 46, 67.

<sup>43</sup>Ibid

charette pour l'éviter. Le général Gage doit intervenir pour leur rappeler que la corvée s'applique toujours. Il menace tout contrevenant, vendeurs de roues inclus, de sévères punitions, ce qui met fin à la résistance<sup>44</sup>. De même, en 1795, à la suite de l'annulation de plusieurs procès-verbaux par la Cour des Sessions de la Paix de Montréal, l'administration de la voirie s'effondre dans le comté de Leinster. Le bruit court «qu'il n'y a plus de lois en force concernant les Chemins<sup>45</sup>». Cinq montées sont fermées, peut-être par les propriétaires qui avaient dû céder le terrain. Des voies de fait et des poursuites civiles et criminelles s'ensuivent. L'application de la loi de 1796 mettra fin à l'incertitude juridique<sup>46</sup>.

Le réseau routier connaît des progrès au XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce progrès est surtout visible dans l'expansion du réseau mais la qualité semble aussi s'être améliorée, même si elle n'est pas encore à la hauteur des nouvelles exigences. Un chemin de terre fait par corvée ne peut cependant pas être comparé à un «turnpike» macadamisé. Le système suffit pour les besoins locaux mais pose une limite à la qualité et la quantité de travail qu'on peut en tirer. Pour cette raison, entre autres, la corvée royale créée en France au XVIII<sup>e</sup> siècle fut vigoureusement

---

<sup>44</sup>RAPC, 1918, appendice C, p. 34. Cette action pourrait être assortie d'une opposition aux méthodes du capitaine de milice.

<sup>45</sup>CECH, vol. 3, Saint-Ours à Dorchester

<sup>46</sup>Celle-ci fut d'abord l'objet d'une certaine opposition à Saint-Roch-de-l'Assomption et à Saint-Jacques.

critiquée<sup>47</sup>. Dans le Haut-Canada, on fulmine aussi contre l'inefficacité de la corvée alors que la commutation obligatoire permettrait d'embaucher des travailleurs plus compétents<sup>48</sup>. Dans le Bas-Canada, au XVIII<sup>e</sup> siècle, du moins, il n'y a aucune critique de ce genre. Jean Renaud connaît les limites de la corvée mais il ne demande des fonds publics pour les campagnes que pour y suppléer. La loi de 1796 va encore plus loin dans ce sens: améliorer la corvée au lieu de la remplacer. Il reste à pousser les recherches jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle pour savoir combien de paroisses optèrent pour l'adjudication des travaux et combien restèrent longtemps fidèles à l'ancien système.

---

<sup>47</sup>Letacornoux, Le régime de la corvée en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle, pp. 107-109

<sup>48</sup>Glazebrook, A History of Transportation, pp. 122-125

## II. LES CONFLITS LOCAUX

La paysannerie a divers contacts avec la société qui l'entoure. Dans une société rurale hiérarchisée, la médiation se fait par des intermédiaires qui connaissent la société paysanne et la société englobante. On retrouve parmi ces notables le seigneur, le curé, les marchands, les notaires et d'autres membres des professions libérales<sup>1</sup>. Le député est normalement choisi parmi ce groupe, malgré quelques exceptions.

Ces notables dominent les paysans, lesquels forment la majeure partie de la population. Propriétaires de leur terre pour la plupart, ils n'ont pas pour autant tous les mêmes moyens de production et le même cadre de vie<sup>2</sup>. Dans le Bas-Canada, le cycle de la vie familiale a une influence sur le niveau de richesse mais certains jouissent aussi d'avantages initiaux qui découlent de la prospérité de leurs parents<sup>3</sup>. L'étude qui suit ne peut pas toujours différencier les gros paysans des paysans pauvres. Cependant, nos conflits opposent souvent des paysans de secteurs différents, par exemple, ceux du front d'une paroisse à ceux de l'arrière. Les premiers, établis depuis plus longtemps, ont généralement un niveau de vie plus élevé que les résidents de la périphérie. Cette tendance peut se renverser puisque des 1815, les terres les plus

---

<sup>1</sup>Henri Mendras, Sociétés paysannes. Eléments pour une théorie de la paysannerie, Paris, Armand Colin, 1976, pp. 101-103

<sup>2</sup>Christian Dessureault, «L'égalitarisme paysan dans l'ancienne société rurale du Saint-Laurent éléments pour une réinterprétation», RHAF, XL, 3 (hiver 1987), pp. 387-399

<sup>3</sup>Ibid., pp. 399, 406.

propres de la seigneurie Berthier ne sont plus celles du front mais celles, plus fertiles, du centre de la seigneurie<sup>4</sup>

En observant les individus qui composent cette société rurale, nous avons tenté de tenir compte de leur statut global, c'est-à-dire de toutes les qualités sociales et économiques, de tous les rôles qu'ils peuvent jouer dans la communauté et à l'extérieur<sup>5</sup>. Ce n'est pas qu'un individu qui s'oppose à un grand voyer, mais un paysan, un capitaine ou un seigneur qui s'oppose à un membre d'une ancienne famille, conseiller législatif, seigneur et colonel de milice. Au cas où nous aurions été porté à ignorer cet aspect de la réalité sociale pré-industrielle, les textes et les formules précises qu'ils renferment sont là pour nous le rappeler.

L'étude des conflits de voirie nous donne une vision partielle de la société. Le rapport étroit entre la propriété seigneuriale et la voirie fait que le seigneur est omniprésent. En revanche, les marchands sont plutôt absents et il est même difficile de connaître leur attitude face à l'amélioration des voies publiques. Quant aux curés, ils peuvent difficilement s'impliquer dans ces conflits sans perdre toute apparence d'impartialité. Ceux des paroisses étudiées évitent de s'en mêler. La répartition de la corvée basée sur la propriété réduit aussi l'importance des artisans et des journaliers qui vivent surtout dans les villages et ne sont souvent que locataires. Ainsi, toute l'attention est

---

<sup>4</sup>Joseph Bouchette, Description topographique de la province du Bas-Canada, p. 245.

<sup>5</sup>Mendias, Sociétés paysannes, p. 76.

concentrée sur les paysans et les seigneurs, ce qui ne reflète pas l'ensemble de la hiérarchie locale et des rapports de pouvoir

## CHAPITRE 5. Concentration de pouvoir et conflit d'intérêt

Le code d'éthique de la fin du XX<sup>e</sup> siècle a rendu inacceptables les conflits d'intérêts. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, cependant, rien n'empêche le grand voyer René-Amable de Boucherville de rendre des décisions concernant sa seigneurie, et ce, même si des membres de sa famille sont directement impliqués.

### 5.1 Boucherville, une paroisse et une famille.

Située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, la paroisse de Boucherville fait face à la partie est de l'île de Montréal<sup>1</sup>. La paroisse est formée de la seigneurie de Boucherville et d'une partie de la seigneurie de Montarville appelée les Etangs. L'occupation est très avancée. La seigneurie de Boucherville est entièrement concédée et les Etangs sont en cours de concession. En 1810, la seigneurie compte 233 censives et les Etangs, 18, dont plusieurs appartiennent à un même propriétaire<sup>2</sup>. En 1815, presque tout le territoire est en culture. Joseph Bouchette y trouve plusieurs chemins bien entretenus qui sillonnent l'étendue de la seigneurie<sup>3</sup>. La paroisse compte 1492 habitants en 1790<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup>Voir Figure 5.

<sup>2</sup>Jacques Viger, «Vieux papiers, Boucherville en 1810-1811», Le Canada français, XXVI, 3 (1938-1939), p. 289.

<sup>3</sup>Bouchette, Description topographique, p. 201. La seigneurie a pu profiter de la présence de deux grands voyers, Boucherville suivit de son gendre Chaussegros de Lery.

<sup>4</sup>Voir Annexe B.

C'est une paroisse bien developpee, qui projette en 1787 de construire une nouvelle eglise, La mauvaise recolte de l'annee suivante retarde le projet car l'argent epargne par la fabrique est prête aux habitants pour les semences ou donne aux pauvres La nouvelle eglise ne sera construite qu'en 1801<sup>5</sup>

Cette paroisse renferme le village de Boucherville, un des plus anciens de la colonie, qui comprend presque le tiers de la population de la paroisse<sup>6</sup> et contient plusieurs bâtiments à vocation religieuse et scolaire<sup>7</sup> Avec plus de 500 habitants et de nombreux artisans,<sup>8</sup> le village se distingue aussi par la qualite de certains de ses citoyens. On y retrouve plusieurs familles de l'ancienne noblesse canadienne dont les résidences se démarquent nettement des maisons plus communes.<sup>9</sup> Cette petite aristocratie rurale est toujours très consciente de son statut social et des convenances qui s'y rattachent. Les mondantes conservent les anciennes formes d'etiquette et rappellent, en moins extravagant, des soirées europeenes<sup>10</sup>

Au centre de cette noblesse de campagne, on retrouve la famille seigneuriale dont le principal heritier est Rene-Amable Boucher de

<sup>5</sup>Annuaire de Ville-Marie, Tome 1, Histoire des paroisses du diocese de Montréal, n° 3, «Sainte-Famille-de-Boucherville», Montreal, 1878, p. 283.

<sup>6</sup>Viger, «Vieux papiers», p. 293.

<sup>7</sup>Bouchette, Description topographique, pp 201-202

<sup>8</sup>Viger, «Vieux papiers», pp 289-292

<sup>9</sup>Bouchette, Description topographique, pp 201-202

<sup>10</sup>Ibid., p. 202

Boucherville Ses cousins, Pierre René Boucher de la Bruère et Joseph Louis, sieur de Montarville, sont respectivement seigneurs de Montarville et de Saint-Denis-sur-Richelieu<sup>11</sup>. Montarville est aussi commissaire de la paix<sup>12</sup>. Un autre cousin, François (le capitaine Piedmont) se distinguera pendant la guerre de 1812<sup>13</sup>. René-Amable de Boucherville a aussi eu une carrière militaire, ayant combattu contre les Américains en 1775. Il devient grand voyer en 1785, entre au Conseil législatif en 1787 et est promu colonel de milice en 1790<sup>14</sup>. En plus de cette influence sur les scènes politique, judiciaire et militaire, la famille a de très bonnes relations avec l'Église, comme l'indique ces remerciements envoyés par Boucherville à Mgr Plessis, évêque de Québec, à l'occasion de la nomination d'un nouveau curé en 1790

«Nous n'avons pas doute un instant que notre digne curé, M. Dufrost ne fut remplacé par votre grandeur suivant nos vœux, et Monsieur Connefroy est conforme à nos désirs surtout dans une famille qui a toujours eu pour principe d'être toujours l'ami et le défenseur de leurs curés<sup>15</sup>.»

En tant que grand voyer, Boucherville veille aussi à l'état physique de sa paroisse. En plus de créer et de légaliser des voies, il s'occupe personnellement de l'élargissement d'une rue du village, de la réparation du chemin du roi et de l'entretien de fossés<sup>16</sup>. Les

---

<sup>11</sup>Montarville Boucher de la Bruère, «Le 'livre de raison' des seigneurs de Montarville», Cahiers des Dix, IV (1939), p. 253.

<sup>12</sup>PVB, vol I, p. 181

<sup>13</sup>Boucher de la Bruère, «Le 'livre de raison'», pp. 253-254.

<sup>14</sup>DBC, vol V, p. 106

<sup>15</sup>Cité dans l'Annuaire de Ville-Marie, vol. I, p. 284.

<sup>16</sup>PVB, vol I, pp. 181-182, 206, 331.

contrevenants peuvent difficilement échapper aux sanctions. La paroisse fournit une grande partie de l'argent provenant des amendes du district de Montréal<sup>17</sup>. Les paysans de Boucherville ne sont pas plus paresseux ou plus réfractaires à la corvée que les autres. Il sont simplement sous la surveillance directe du grand voyer, soutenu par le magistrat local, son cousin.

## 5.2 Une question de trait-carré<sup>18</sup>

Un des premiers procès-verbaux du grand voyer Boucherville concerne un chemin à l'arrière de sa seigneurie, entre le cinquième et le sixième (dernier) rang. Certaines terres de ce dernier rang ont été concédées dès avant 1773 puisque des sentences de la Cour en font alors mention. Un chemin a déjà été marqué par Picotté de Bellestre en 1783 et Saint-Georges Dupré s'est rendu sur les lieux pour examiner la situation en 1785. Boucherville était présent lors de cette dernière visite

En théorie, le chemin devrait simplement suivre le trait-carré du cinquième rang, qui est aussi le front du sixième rang. Du côté du fief du Tremblay (sud-ouest), il existe un litige au sujet du site exact du trait-carré. Deux lignes s'affrontent, et le seigneur penche du côté de l'ancienne ligne, tirée au moment de la concession des terres alors que

---

<sup>17</sup>PVB, vol. I, pp. 1-2.

<sup>18</sup>Le dossier complet de cette affaire, incluant une copie du procès-verbal, voir CECH, vol. 2, Dossier 3 août 1786 (date de l'audience finale), Procès-verbal pour un chemin entre le cinquième et le sixième rang à Boucherville. Un bref compte-rendu des audiences se trouve au vol. 1, pp. 10-11, 20, 21, 22.

quelques propriétaires soutiennent que cette ligne ne servait qu'à établir les bornes latérales du sixième rang. Plus à l'est, à partir de la grande montée au centre de la seigneurie, les maisons sont construites sans égard au trait-carré et forment une ligne qui part de cette montée pour se rendre jusqu'à la seigneurie de Varennes. Les autres chemins de front de Boucherville suivent d'ailleurs un tracé semblable à partir du nord-est du domaine. Les habitants semblent avoir construit leurs maisons en prévision d'un tel chemin. Enfin, il existe un chemin dans la seigneurie de Varennes qui fait face au trait-carré du cinquième rang<sup>19</sup>

Boucherville commence son tracé à la ligne du Tremblay et décide de suivre l'ancien trait-carré. Arrivé à la grande montée, le tracé descend d'environ 292m (cinq arpents) vers le fleuve pour rejoindre l'alignement des maisons situées au fond du cinquième rang. Cependant, de l'autre côté du domaine, le grand voyer suit le trait-carré plutôt que de continuer dans l'alignement des maisons du sixième rang<sup>20</sup>.

Le choix de l'ancien trait-carré ampute les terres de Pierre Bertin et de Pierre Berthelet du sixième rang de 234m et de 292m (quatre et cinq arpents) respectivement sur la devanture de leurs terres. A l'autre bout de la seigneurie, le chemin passe sur les terres de Louis Loiseau Chalon, notaire, et François Aubertin, tous deux du cinquième rang, à 292m et 58m (cinq et un arpent) respectivement de leur trait-

---

<sup>19</sup>Voir Figure 6.

<sup>20</sup>CECH, vol. 2, Dossier 3 août 1786, Procès-verbal du 31 mai 1786.

carré<sup>21</sup>. Ils sont dorénavant responsables de deux chemins, un sur leur devanture et un sur le fond. Ce faisant, leurs vis-à-vis du sixième rang, soit Messieurs Piedmont et Le Chevalier Boucher de La Bruère, sont déchargés de la construction et de l'entretien de cette partie du chemin<sup>22</sup>.

Le grand voyer présente sa décision comme allant de soi. Il cite à l'appui des jugements de la Cour et écrit que seuls deux individus s'opposent au choix de l'ancien trait-carré, Berthelet et Bertin. En réalité, deux autres terres appartenant à Antoine Bourdon et à Amable Dufort se terminent incontestablement au nouveau trait-carré. Les propriétaires qui ne contestent pas l'ancienne ligne ou bien possèdent les terres de chaque côté du trait-carré ou bien appartiennent à la noblesse locale. Si l'ancien trait-carré est reconnu légalement, Monsieur de La Bruère gagne quelques arpents aux dépens de Pierre Bertin. Les décisions antérieures citées par Boucherville ont une valeur douteuse. Elles semblent n'avoir aucun rapport avec les bornes de Bertin et de Berthelet.

La décision concernant l'autre extrémité du chemin comporte aussi des éléments discutables. Boucherville ne justifie pas la contradiction qui existe entre son choix de suivre l'alignement des maisons près de la grande montée et celui de suivre plus loin le trait-carré. Il ne mentionne même pas le chemin déjà construit à Varennes. Ses opposants

---

<sup>21</sup>Leurs terres dépassent le trait-carré normal du cinquième rang, voir Figure 6.

<sup>22</sup>Ibid., et Moyens d'opposition à ce procès-verbal, 31 juillet 1786.

n'attirent pas non plus l'attention sur cette contradiction. Boucherville se fonde sur le procès-verbal de Bellestre qui stipule que le chemin devra suivre le trait-carré des terres. Les opposants ne nient pas ce qui est au procès-verbal mais insistent que lors de sa visite, Bellestre, sur l'avis des capitaines de milice, avait suivi l'usage et marqué le chemin sans couper les terres d'Aubertin et de Chalon. Ce n'est qu'à son retour au village qu'il aurait fait une «erreur» dans la rédaction du procès-verbal. Ils allèguent en outre que Dupré avait aussi décidé de ne pas couper ces terres lors de sa visite. Boucherville, qui se sert de la visite de Dupré pour justifier sa décision concernant l'ancien trait-carré, ne fait aucune mention de l'opinion de celui-ci sur l'autre partie contestée du chemin.

Le procès-verbal contient quelques vices de forme. Boucherville est accompagné par ses cousins, lesquels, favorisés par la décision, sont les seuls à signer. Il substitut le lieutenant Louis Sénéchal au capitaine Languedoc qu'il dit absent, alors que ses opposants jurent que ce dernier était dans la paroisse. Ils accusent le grand voyer de n'avoir pas tenu compte de l'avis contraire des capitaines de milice présents, de quatre notables de la paroisse et de plusieurs personnes désintéressées<sup>23</sup>.

Boucherville commet aussi une erreur technique très sérieuse en omettant de faire publier le procès-verbal. Il dit avoir mal compris le règlement et avoir cru que la publication n'était nécessaire qu'après

---

<sup>23</sup>Ibid, Moyens d'opposition.

l'homologation, dans le cas d'une contestation<sup>24</sup>. Le règlement est pourtant clair sur ce point. Boucherville suit l'usage du régime français qui prévalait peut-être toujours avant l'établissement du Bureau d'homologation. Le résultat de cette erreur est d'empêcher les opposants de prendre connaissance du procès-verbal<sup>25</sup>

Le grand voyer commet à la même époque des erreurs de procédures dans une autre de ses décisions. Il s'en excuse dans une lettre au solliciteur-général: «Je serés toujours charmés monsieur de recevoir quelqu'une de vos avis concernant un emploi que je voudrois remplir avec exacticude, j'espère que le gouverneur et son conseil pardonnerons quelques manques de formalités dans les commencement, mais aussi je me flatte qu'il ny aura jamais de mauvaise foy et d'injustice, me piquant beaucoup d'être impartial<sup>26</sup>.» Boucherville est probablement convaincu de son impartialité, tellement ses pouvoirs et ses intérêts personnels se confondent.

### 5.3 Décision du Bureau d'homologation et séquelles.

Le Bureau d'homologation pardonne facilement au grand voyer Le procès-verbal est approuvé puisqu'il suit le trait-carré, comme l'exige le règlement<sup>27</sup>. Le Bureau accepte ses arguments et l'autorise à juger

---

<sup>24</sup>Ibid., Boucherville au lieutenant-gouverneur Henry Hope, 24 juillet 1786.

<sup>25</sup>CECH, Vol. 1, p. 20.

<sup>26</sup>CECH, vol. 2, Dossier du proces-verbal d'un pont sur le ruisseau Prudhomme, 3 août 1786, Boucherville à J. Williams, 27 juillet 1786.

<sup>27</sup>Ibid., vol. 1, p. 22

des limites des terres dans sa seigneurie en plus d'établir les chemins. Il ne commente pas le fait que le tracé s'éloigne du trait-carré dans un certain secteur et ne demande pas non plus que les cousins du grand voyer dédommagent Chalon et Aubertin. Ces derniers durent entretenir deux chemins pendant dix ans jusqu'à ce que la nouvelle loi vienne interdire cet abus. Dès octobre 1796, Boucherville refait le chemin de front du cinquième rang et ramène le tracé au trait-carré du quatrième rang<sup>28</sup>

Que conclure de cette affaire? Boucherville a favorisé les membres de sa famille. Selon les critères de moralité publique d'aujourd'hui, il n'aurait évidemment pas dû intervenir et être à la fois juge et parti. Mais ces principes n'ont pas encore cours au XVIII<sup>e</sup> siècle. A partir du moment où ses supérieurs et l'opinion en général le considèrent apte à décider, pourquoi Boucherville devrait-il agir contre ses propres intérêts et ceux de sa famille? En droit, il y a toujours des arguments des deux côtés et il suffit de choisir les bons. Il est de bonne foi dans sa partialité si l'on peut dire.

Les opposants, de leur côté, n'ont pas présenté un dossier très solide. Leur avocat semble se perdre dans les procédures et s'il relève en passant que le grand voyer a des intérêts personnels à défendre, il ne croit pas pour autant qu'il devrait renoncer à exercer ses fonctions dans cette affaire, ce qui confirme ce que nous disions plus haut. Notons aussi que la notion d'«usage», bien qu'invoquée par les adver-

---

<sup>28</sup>PVB, vol. II, pp. 18-19.

saires de Boucherville, ne semble pas avoir beaucoup de poids. Entre les usages locaux qui reposent sur la mémoire des habitants et le témoignage du seigneur, la justice privilégie nettement ce dernier.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup>Voir à ce sujet John Dickinson, «La conception populaire de la tenure en Normandie et en Nouvelle-France», dans Evolution et éclatement du monde rural, pp. 169-170.

## CHAPITRE 6. Les conflits entre paysans

Le système fonctionne plus équitablement lorsqu'il s'agit de conflits entre paysans. Le grand voyer n'a alors qu'à réconcilier les principes d'intérêt public et de propriété privée. Le seigneur peut cependant faire valoir ses privilèges dans un débat entre ses censitaires et introduire ainsi un autre élément dans le rapport de forces. Une tendance générale domine ces conflits: les paysans veulent autant que possible éviter les travaux de voirie, même si par conséquent, ils alourdissent la charge de leurs voisins; en contrepartie, les individus lésés font appel à la loi, parfois très rapidement, pour défendre leurs intérêts.

6 1 Géographie et société à Varennes et à Verchères.

Les paroisses de Varennes et de Verchères sont toutes deux composées de plus d'une seigneurie. Varennes englobe quatre fiefs: Varennes, Cap-Saint-Michel et Cap-de-la-Trinité, La Guillaudière et l'île Sainte-Thérèse. Verchères comprend la seigneurie du même nom et le fief de Bellevue. En 1815, la paroisse de Varennes est presque entièrement occupée sauf la Guillaudière<sup>1</sup>. Du côté de Verchères, le dernier rang n'est pas encore concédé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Même si ces paroisses sont moins développées que Boucherville, elles comptent

---

<sup>1</sup>Bouchette, Description topographique du Bas-Canada, pp. 203-205.

<sup>2</sup>PVB, vol II, p. 87

d'avantage d'habitants. soit 2234 à Varennes et 1686 à Verchères en 1790<sup>3</sup>.

Leur structure sociale diffère de celle de Boucherville. En 1791, les co-seigneurs de Varennes sont deux marchands, Christophe Sanguinet de Montréal et Gaspard Massue de Varennes. Un commerçant de fourrures, Joseph-Louis Ainsse, est seigneur de l'île Sainte-Thérèse. Amable Lemoine de Martigny, descendant du premier seigneur, ainsi que la famille Messier se partagent le Cap-Saint-Michel et le Cap-de-la-Trinité. Le fief de la Guillaudière appartient aux héritiers de Joseph Hertel de Saint-François. Dans le cas de Verchères, les seigneurs sont l'omniprésent René-Amable Boucher de Boucherville et René-Ovide Hertel de Rouville. Bellevue appartient à des individus plus obscurs, Pierre Chicoine et un dénommé Boisseau<sup>4</sup>. Le pouvoir seigneurial est donc plus diffus qu'à Boucherville, une situation due non seulement au grand nombre de seigneurs (la seigneurie de Boucherville compte elle-même plusieurs co-seigneurs) mais à l'absence de certains d'entre eux et aux conflits qui les divisent<sup>5</sup>.

Certains seigneurs sont impliqués dans les affaires qui suivent, non pas en tant qu'acteurs principaux, mais en tant qu'observateurs. Joseph Messier, capitaine de milice et membre de la famille seigneuriale

---

<sup>3</sup>Voir Annexe B

<sup>4</sup>Atlas historique du Canada, vol. I, R. Cole Harris, dir., Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1987, planche 51

<sup>5</sup>Louis Michel, «Le livre de compte (1784-1792) de Gaspard Massue, marchand à Varennes», H.S., XIII, n° 26 (nov 1980), note 4, p. 370. Il existe notamment un litige au sujet de l'utilisation de la force hydraulique.

du meme nom, ainsi qu'Amable de Martigny sont toujours présent aux assemblées de paroisse lorsqu'il s'agit de leur seigneurie. Gaspard Massue intervient si ses intérêts sont en cause. Sans compte-rendu précis des assemblees, il est cependant difficile d'évaluer leur influence

La liste des clients de Gaspard Massue établie par Louis Michel fournit des indications sur le statut socio-économique de certains individus<sup>6</sup>. Deux des capitaines de milice de Varennes, Alexandre Hébert et Joseph Messier comptent parmi les plus gros clients de Massue<sup>7</sup>.

#### 6 ? Interêt public et propriété privée.

Les paysans estiment que le chemin le plus court est le meilleur, surtout s'il ne leur coûte rien. A Verchères, en l'absence de chemin officiel, des habitants brisent les clôtures de François Bérard et passent à travers champs pour rejoindre un chemin du côté de Varennes. Berard demande l'intervention du grand voyer. Le 15 mai 1787, celui-ci interdit à quiconque de passer sur cette terre mais leur promet d'ouvrir un passage s'ils en font la demande<sup>8</sup>.

Le jour precedent, Boucherville avait réglé un autre problème à Verchères concernant une montée située entre les terres d'Andre Pigeon

---

<sup>6</sup>Michel, «Le livre de compte», Tableau 8, p 386-387 et Tableau 13, p 396

<sup>7</sup>Ibid Les autres capitaines, Jean Martin, Joseph Girard et François Durocher (remplacé en 1796 par Alexis Richard), ne font pas affaire avec Massue.

<sup>8</sup>PVB, vol I, p 81. 15 mai 1787.

et François Livernois<sup>9</sup> En décembre 1786, le grand voyer avait permis à Pigeon et à Livernois de boucher le passage puisque les habitants du Petit Côteau n'entretenaient point leur clôture et les fosses Et voilà que ceux-ci demandent maintenant la reouverture de la montee

Boucherville veut retablir les arrangement originaux concernant la répartition des travaux entre les propriétaires et les utilisateurs mais le procès-verbal a disparu. Les premiers veulent que les utilisateurs s'occupent d'une clôture, selon le règlement Mais le magistrat local, Nicolas Truteaux, bailli lors de l'ouverture de la montee, affirme que selon le procès-verbal, l'entretien des deux clôtures revient aux riverains. Boucherville demande à ceux-ci des preuves ecrites de leur prétensions, faute desquelles ils devront faire les deux clôtures<sup>10</sup>

Neuf ans plus tard, la montee est encore en mauvais état<sup>11</sup> Mais tandis qu'en 1787, les anciens usages des montees existantes prevaient encore sur le règlement, en 1796, c'est la loi qui prime et les utilisateurs devraient ainsi entretenir une des clôtures Pigeon exige l'entretien de la montee ou sa fermeture Les utilisateurs choisissent de l'abandonner

En 1788, vingt-neuf propriétaires des profondeurs de Varemme demandent l'ouverture d'une montee<sup>12</sup>. Un passage du deuxieme au premier

---

<sup>9</sup>PVB, vol. I, pp. 79-81. La visite a eu lieu le 14 et le procès-verbal a été rédigé le 16 mai

<sup>10</sup>Ibid, pp. 79-81

<sup>11</sup>Ibid, vol. II, p. 3.

<sup>12</sup>PVB, vol I, pp. 123-125

rang a déjà été ordonné par la Chambre de la milice de Longueuil à la demande du seigneur mais aucun procès-verbal n'a été rédigé. Un pont a déjà traversé une rivière mais les propriétaires du terrain l'ont détruit. Le tracé est de plus situé à moins de 2,45km (une demi lieue) de la montée la plus près, distance exigée par l'usage. Boucherville marque alors un nouveau tracé qui lui semble accepté de tous. Il prolonge en même temps le chemin de front du Petit Bois pour le relier à la montée.

Cette décision soulève des critiques et Boucherville doit revenir à Varennes trois semaines plus tard pour changer le tracé<sup>13</sup>. Le capitaine de milice Joseph Girard et les autres requérants du procès-verbal précédent refusent d'assister à cette seconde assemblée et font savoir au grand voyer qu'ils n'ont pas besoin de cette montée sauf l'hiver. Boucherville annule donc la partie de la montée vers les profondeurs et n'établit qu'une sortie pour le Petit Bois

On retrouve parmi le groupe représenté par le capitaine Girard huit clients de Gaspard Massue dont trois livrent parfois du blé pour plus de 1 000 livres<sup>14</sup>. Ils admettent aussi avoir besoin d'un passage l'hiver. Comment font-ils ces livraisons? En 1791, les cousins Joseph et Joseph Monjeau se plaignent du passage des habitants du Petit Bois sur leurs

---

<sup>13</sup>Ibid., pp 150-151. Le dernier tracé comportait la construction d'un pont important.

<sup>14</sup>Paul Lussier, de 630# à 1309#, Jacques Choquet, de 207# à 1309#, Louis Preveau, de 560# à 1746#. Les livraisons de François Cadieux varient de 232# à 990#. Les autres clients de Massue sont Louis Laframboise, Bazile Chaput, et Joseph Lussier, père. Voir Annexe C; et Michel, «Le livre de compte», Tableau 8, pp. 386-387.

terres. Ces derniers ont renforcé la sentence de la Chambre de milice en 1790 par une nouvelle sentence des juges de paix de Montreal<sup>15</sup>. Les Monjeau ne s'opposent pas à l'existence d'une montée mais veulent simplement la protection que leur offre la loi. Boucherville ordonne la construction d'une montée en bonne et due forme par les habitants du Petit Bois, «afin que les propriétaires qui fournissent le-dits chemin n'en souffre en aucune façon<sup>16</sup>.» Ce procès-verbal est le seul renvoyé au grand voyer par le Bureau d'homologation parce que la répartition de façon n'est pas assez spécifique<sup>17</sup>. La Cour des Sessions de la Paix exigeant encore plus le respect des procédures, le procès-verbal ne sera homologué par celle-ci qu'en juillet 1797<sup>18</sup> lorsque les officiers locaux deviendront responsables de la répartition. Boucherville doit cependant revenir à Varennes en novembre pour faire lui-même la répartition puisque les habitants ne peuvent s'entendre avec les officiers<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup>Ibid., vol. I, pp. 209-210. Voir Annexes C et D pour la liste des noms des requérants du premier procès-verbal en 1788 et de ceux qui seront responsables des travaux en 1791. A quelques exceptions près, ce sont les mêmes personnes.

<sup>16</sup>Ibid., p. 210.

<sup>17</sup>CECH, vol. 1, p. 107.

<sup>18</sup>QS, vol. II, p. 257

<sup>19</sup>PVB, vol. II, pp. 92-93

## 6 3 La répartition des corvées.

Lorsque le droit de propriété et l'intérêt public arrivent à se réconcilier et que tous sont d'accord pour construire une nouvelle voie, il faut répartir les travaux entre tous ceux qui bénéficieront de la nouvelle chaussée. En 1786, les résidents de la Belle-Rivière à Varennes commencent à faire une sortie pour les deuxième, troisième et quatrième rangs<sup>20</sup>. Ils demandent au grand voyer de légaliser le projet afin que les capitaines de milice puissent forcer tous les résidents du secteur à faire leur part. Boucherville accepte leur requête et le procès-verbal est homologué sans opposition<sup>21</sup>.

Du côté de Verchères en 1797, l'inspecteur et les sous-voyers ont de la difficulté à répartir les travaux des montées à la satisfaction générale<sup>22</sup>. Certains résidents demandent même la fermeture de deux montées puisqu'on ne peut arriver à organiser leur entretien. Les habitants des rangs arrières demandent que ceux du rang du fleuve contribuent aux corvées des montées mais ceux-ci s'y opposent puisqu'ils n'en ont pas besoin. Boucherville leur donne raison. Les cinq montées de la paroisse seront à la charge des rangs arrières. Le rang du fleuve ne s'en trouve pas quitte pour autant. Le grand voyer sort un ancien procès-verbal datant de 1755 qui établit une montée de Verchères jusqu'à Saint-Charles à la demande des habitants des deux paroisses. Ce «chemin de route» n'est toujours pas complété puisque le dernier rang de

---

<sup>20</sup>PVB, vol. I, pp 33-34.

<sup>21</sup>CECH, vol. 1, pp 43-44.

<sup>22</sup>PVB, vol. II, pp. 85-88.

Verchères n'est pas encore concédé<sup>23</sup>. Les cinq autres rangs, celui du fleuve inclus, se voient chargés de la partie de la montée située dans le sixième rang jusqu'à ce que celui-ci soit habité. Boucherville profite ainsi lui-même de la nouvelle loi qui force la paroisse à s'occuper des chemins sur les terres non-concédées, puisqu'il est co-seigneur de Verchères. Le dernier rang attirera ainsi davantage les colons, et ce, aux frais des autres censitaires<sup>24</sup>. Certains habitants s'opposent sans succès à cette décision mais en l'absence des dossiers, nous ne pouvons pas suivre l'affaire<sup>25</sup>.

La paroisse rurale n'est pas toujours un monde d'harmonie et d'entraide. Certains habitants tentent de se décharger de quelques travaux en les rejetant sur les autres ou en évitant les procédures normales. Les officiers locaux ne peuvent résoudre tous ces problèmes. A Varennes et à Verchères, le grand voyer, qui réside tout près, intervient souvent. Ces deux paroisses sont peut-être exceptionnelles mais il ne faudrait pas interpréter l'absence de litiges dans d'autres paroisses comme un signe de bonne entente. Les appels au grand voyer coûtent cher lorsque l'on vit loin de Boucherville. Les habitants des paroisses plus éloignées tentent probablement de résoudre eux-mêmes leurs conflits avant de recourir à ses services. Les procès-verbaux qui

---

<sup>23</sup>Le règlement de 1777 impose déjà la corvée générale pour les chemins du roi sur les terres non-concédées. Ou l'article ne s'étend pas au montée, ou bien sa base légale est telle qu'on n'ose pas l'appliquer.

<sup>24</sup>La Figure 7 montre qu'en 1815, les terres du dernier rang près d'une montée qui va de Verchères vers le Richelieu sont déjà en culture.

<sup>25</sup>QS, vol. II, p. 299

ont survecu nous montrent que les paysans connaissent bien les dispositions de la loi et savent s'en servir.

## CHAPITRE 7. L'union fait la force

Les chicanes de clôtures observées à Varennes et à Verchères ne signifient pas que ces habitants ne peuvent pas travailler ensemble à un but commun. Ils se sont unis en 1787 et 1788 pour déjouer un projet cher au grand voyer: la construction d'un pont important à Boucherville par les paroisses de Boucherville, Varennes et Verchères et ont eu gain de cause.

### 7.1 Huit années de débats<sup>1</sup>.

La largeur de la rivière du Muy (aujourd'hui la rivière aux Pins) à son embouchure dans la paroisse de Boucherville rend la construction d'un pont difficile. René-Amable de Boucherville réfère vaguement à un ancien pont mais les habitants de Varennes disent que seule une structure temporaire érigée annuellement par les habitants de Boucherville a servi naguère à traverser la rivière<sup>2</sup>.

Pendant la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, le gouverneur Haldimand ordonne la construction d'un pont pour faciliter les

---

<sup>1</sup>CECH, vol. 2, 10 juin 1788. Dossier du procès-verbal pour un pont sur la rivière du Muy à Boucherville. Tous les documents importants, de 1780 à 1788, procès-verbaux inclus, sont dans le dossier de l'audience finale de cette affaire. Une copie des deux procès-verbaux de Boucherville et d'une lettre au Bureau d'homologation sont aussi dans le registre du grand voyer, mais elles sont moins lisibles que celles déposées au Bureau d'homologation. Un ordre de Boucherville aux capitaines de milice n'a été conservé que dans son registre

<sup>2</sup>Procès-verbal de R.-A. de Boucherville du 11 décembre 1786, Moyens d'opposition des habitants de Varennes à ce procès-verbal, 19 mars 1787

transports militaires. Le grand voyer Picotté de Bellestre marque l'endroit où sera érigé le pont en octobre 1780. Le 19 février 1781, il ordonne aux capitaines de milice de Boucherville et de Varennes de faire couper et transporter le bois au site de construction. Le pont doit être construit au printemps<sup>3</sup>. Face à l'inertie des habitants, Bellestre revient à Boucherville l'année suivante. Il choisit un nouvel emplacement juge moins coûteux et rédige un procès-verbal en bonne et due forme. Les travaux doivent débiter après les semences et se poursuivre «sans interruption jusqu'à la perfection par Les habitants de Boucherville et Varennes<sup>4</sup>.» Ce n'est qu'en janvier 1783 que les capitaines des trois paroisses réagissent à un autre ordre de Bellestre et passent un contrat avec un entrepreneur pour la construction du pont. L'entrepreneur Joseph Réaume, maître charpentier de Boucherville, fournira la pierre et les ouvriers tandis que les capitaines feront transporter le bois et autres matériaux et fourniront les journaliers de corvée. Réaume recevra 2 500# ancien cours soit 2 000# fournies à part égales par Boucherville et Varennes et 500# par Verchères<sup>5</sup>.

Le projet semble tomber dans l'oubli avec la fin de la guerre et le mandat de Saint-Georges Dupré. Quatre ans plus tard, le nouveau grand voyer, Monsieur de Boucherville, répond à une requête, signée par ses co-seigneurs et quelques notables de la paroisse, pour faire construire

---

<sup>3</sup>Ordre de François Marie Picotté de Bellestre aux capitaines de milice de Boucherville et de Varennes, 19 février 1781.

<sup>4</sup>Procès-verbal de Bellestre du 6 mai 1782.

<sup>5</sup>Contrat de construction du pont sur la rivière du Muy, 21 janvier 1783.

ce pont «d'une grande nécessité tant pour le service du roi que du publique<sup>6</sup>». Il acquiesce à la requête et répartit les travaux également entre les paroisses de Boucherville et de Varennes. Devant l'opposition des habitants de Varennes, le Bureau d'homologation demande la rédaction d'un nouveau procès-verbal lequel devra répartir la charge de manière plus équitable<sup>7</sup>.

Le grand voyer organise une nouvelle assemblée dans sa paroisse pour le 5 novembre 1787 et ordonne aux capitaines de milice et aux notables de Varennes et de Verchères d'y assister<sup>8</sup>. Il revient à l'emplacement choisi par Bellestre en 1782, situé sur un coteau moins sujet aux inondations. Suivant les plans d'un ingénieur anglais, le pont aura 7,26m (22 pieds) de large, 111.21m (337 pieds) de long (ce qui inclue probablement les levées) et sera supporté par trois arches. La paroisse de Boucherville fournira la moitié des matériaux, des fonds et des corvées alors que Varennes et Verchères se partageront l'autre moitié. Le grand voyer prend même en considération la distance à parcourir par les habitants de Verchères et leur demande de transporter de la pierre trouvée près du site de construction plutôt que du bois coupé sur leurs terres<sup>9</sup>. Mais Varennes et Verchères s'opposent toujours à contribuer à ce projet. Finalement, en 1788, le Bureau se prononce en leur faveur et le pont ne sera pas construit. Les avis sont cependant

---

<sup>6</sup>Procès-verbal du 11 décembre 1786

<sup>7</sup>CECH, vol. 1, p. 37.

<sup>8</sup>PVB, vol. I, p. 99.

<sup>9</sup>CECH, vol. 2, procès-verbal du pont sur la rivière du Muy du 5 novembre 1787.

partagés. Parmi la majorité qui vote contre le projet, il y a: Saint-Georges Dupré et Chaussegros de Léry, ex-grands voyers, François Baby, Charles de Lanaudière, Hugh Finlay et le lieutenant-gouverneur Harrison. William Grant, Adam Mabane et Thomas Dunn ont voté en faveur de la décision du grand voyer<sup>10</sup>.

/ ? Les forces en présence.

Il faut maintenant revenir en arrière pour expliquer les enjeux de cette bataille juridique. Selon le grand voyer, la rivière du Muy serait la seule rivière sans pont sur route reliant Montréal et Québec par la rive sud (en ne tenant compte que de celles qui peuvent être pontées)<sup>11</sup>. Le gouvernement tient aussi à parfaire cette voie, mais pas au point de mettre en peril l'ordre public en imposant une corvée très impopulaire dans deux paroisses.

Quant à René-Amable de Boucherville, il est doublement convaincu du bien fonde du projet. A titre de grand voyer d'abord, puisque le pont est important pour le reseau routier et à titre de seigneur puisqu'il sera utile au développement de sa seigneurie. La charge étant lourde, il est essentiel d'en faire supporter une partie par les paroisses avoisinantes, pour ne pas accabler ses propres censitaires.

Le pont jouit d'un certain appui à Boucherville. Tous les Boucher de La Bruère signent soit le procès-verbal de Bellestre soit la requête

---

<sup>10</sup>CECH, vol. 1, p. 53.

<sup>11</sup>CECH, vol. 2, Dossier pont du Muy, le grand voyer au président du Bureau d'homologation, 24 mai 1788.

du nouveau procès-verbal en 1788. Le cure Dufrost, le notaire François Racicot, le capitaine Laviolette et le futur inspecteur Joseph Chabot sont aussi parmi les requérants de 1786. Nous n'avons pas pu identifier tous les requérants mais il est clair que la majorité des paysans de Boucherville n'est pas représentée. Les co-seigneurs favorisent la construction mais ce sont les paysans qui devront faire les travaux, alors que ce pont, situé en aval du village, ne peut guère leur être utile. Seule une minorité d'habitants, à l'est de la seigneurie, emprunteraient le pont pour aller au village ou monter vers Montréal. Par contre, il serait utile pour ceux qui, comme le grand voyer, doivent souvent descendre à Québec. Ce dernier admet d'ailleurs que le pont n'est pas indispensable à sa paroisse<sup>12</sup>. Les paysans de Boucherville seraient cependant mal avisés de s'opposer ouvertement à ce projet et aux vœux de la famille seigneuriale. Les habitants de Vercheres décrivent ainsi la position des Bouchervillois par rapport au pont «un silence qui dédaigne la faveur qu'elle [la paroisse de Boucherville] n'a point demandé et qu'elle sait ne devoir pas exiger en Justice<sup>13</sup>.» Leur meilleur espoir est le succès de l'opposition des autres paroisses puisqu'il est peu probable que leur seigneur leur impose à eux seuls un tel fardeau. Nous connaissons l'opinion d'un seul capitaine de milice sur trois, soit celle de Laviolette, favorable au projet. Sa juridic-

---

<sup>12</sup>CECH, vol. 2, Dossier du pont du Muy, le grand voyer au président

<sup>13</sup>Moyens d'opposition des habitants de la paroisse de Vercheres au procès-verbal du 5 novembre 1787, 9 juin 1788

tion englobe toutefois le village de Boucherville<sup>14</sup> Il aurait été mal vu pour lui de s'opposer à son seigneur et grand voyer dont il avait subi les reproches en 1786<sup>15</sup>.

Les paroisses de Varennes et de Verchères sont presque unanimes dans leur opposition au pont. Les seuls qui semblent le désirer sont le cure de Varennes, François Duburon, et Joseph Ainsse, seigneur de l'île Sainte-Thérèse<sup>16</sup>. Du côté des opposants, on retrouve quelques notables influents comme Gaspard Massue, co-seigneur et marchand de Varennes, un des syndics élus pour représenter sa paroisse, et M. Handfield, marchand à Verchères, qui défraie une partie des dépenses des syndics de la sienne<sup>17</sup>

Les officiers de milice sont parmi les opposants les plus actifs. Advenant l'homologation du procès-verbal, ils auraient la tâche peu enviable de diriger les corvées. Ils refusent donc d'accepter la repartition faite par le grand voyer<sup>18</sup>. L'accord qu'ils avaient donné en 1783 était peut-être lié aux pressions du gouvernement en temps de

---

<sup>14</sup>RG9 IA2, vol 2, Denombrement général de la milice, Boucherville, 1794 Sa compagnie comprend le plus grand nombre d'hommes exempts de la milice

<sup>15</sup>AUM/CB, U7251, Jean-Pierre Laviolette à François Baby, 17 mai 1786. Laviolette demande à Baby d'intercéder en sa faveur car Boucherville aurait repandu de fausses rumeurs à son sujet.

<sup>16</sup>Procès-verbal de 1782.

<sup>17</sup>Moyens d'opposition de Varennes, 9 juin 1788; Procuration des habitants de la seigneurie de Verchères aux nommés Michel Guillet et Nicolas Truteaux, [1788]

<sup>18</sup>Moyens d'opposition de la paroisse de Varennes, 1788; Idem de Verchères, 1788

guerre, mais la paix leur permet de revenir sur leur décision et de bloquer le projet. Il est intéressant de noter que même si leurs opinions figurent dans les moyens d'opposition, ce sont des notables, accompagnés d'officiers subalternes qui se rendent à Québec Gaspard Massue, Charles Lozeau, Joseph Quintin et François Bordua pour Varennes, et le magistrat Nicolas Truteaux et le lieutenant Michel Guillet pour Verchères<sup>19</sup>. On considère sans doute que les notables pourront mieux représenter les intérêts de la paroisse que des capitaines de milice illettrés. En outre, ceux-ci étant en même temps sous-voyers, ils veulent probablement éviter toute accusation de conflit d'intérêt, un de leurs principaux griefs contre le grand voyer. L'institutionnalisation des procédures et la délégation de syndics ne nous permettent pas d'évaluer l'attitude des paysans mais il est évident qu'ils sont totalement opposés aux corvées exigées.

### 7.3 Les arguments.

Dans leur opposition, les habitants de Varennes et de Vercheres invoquent les arguments suivants l'inutilité du projet, la responsabilité de chaque localité pour ses travaux, les corvées qui existent déjà dans les deux paroisses, le fait qu'elles n'ont pas demandé ce pont et le conflit d'intérêt qui marque la position du grand voyer.

L'opposition au premier procès-verbal de ce dernier, rédigée par l'avocat Robert Russel, met surtout l'accent sur le fait que le grand voyer, en tant que seigneur de Boucherville, tente d'imposer des

---

<sup>19</sup>Ibid

obligations à des gens qui ne sont pas ses censitaires et qui ont déjà assez de ponts à entretenir<sup>20</sup>. En 1788, les opposants présentent un dossier plus étoffé préparé par l'avocat Jean-Antoine Panet qui représente les deux paroisses. On soutient que le grand voyer veut alléger le fardeau de sa famille et de ses censitaires aux dépens des autres paroisses<sup>21</sup>. Ces accusations de conflit d'intérêt s'appuient sur la jurisprudence touchant la magistrature, car, selon Panet, le grand voyer agit en tant que juge lors de la répartition des corvées.

Les deux paroisses insistent sur le fait que le pont leur est inutile; elles s'en sont passé pendant un siècle et demi, disent-elles. Il suffit d'un détour de 10 minutes pour éviter de traverser la rivière en cet endroit souvent inondé, sans compter qu'une grande partie des déplacements et transports vers Montréal sont faits par «canots».

Pour convaincre le Bureau que seule la paroisse de Boucherville devrait construire ce pont, l'avocat cite une ordonnance de 1730 et le règlement de 1777 qui placent les ponts à la charge de chaque paroisse. L'article qui permet d'ajouter d'autres paroisses pour des ouvrages considérables ne s'applique pas, dit-il, car la paroisse de Boucherville est riche et bien peuplée et a moins de ponts à entretenir que Varennes et Verchères. Il invoque l'Acte de Québec qui n'autorise

---

<sup>20</sup>Moyens d'opposition de Varennes, 1787.

<sup>21</sup>Aucun membre de la famille seigneuriale serait inscrit sur les listes de répartition. Nous ignorons s'il s'agit d'un abus de la part du grand voyer ou de la confirmation d'une pratique courante signalée par Cugnet, *supra*, p. 21.

aucune taxe, sauf dans les cas où les habitants en demandent la levée<sup>22</sup>. Les moyens d'opposition de Verchères contiennent en outre une référence à la France où «plusieurs chemins ne se font qu'aux frais du Seigneur, qui comme celui de Boucherville a la haute justice et tous les honneurs ou profits qui y sont annexés avec les amendes que tel Seigneur a bien soin de recevoir<sup>23</sup>.»

Les opposants critiquent aussi la procédure du grand voyer. Il a présenté au public la demande du Conseil pour un nouveau procès-verbal comme un ordre imposant la construction du pont. Il prétend que le procès-verbal est dressé selon l'avis de la majorité alors que les capitaines et les notables sont en désaccord sur plusieurs points. Le grand voyer a pris seul toutes les décisions et l'unique signature au bas du procès-verbal est la sienne<sup>24</sup>.

La défense du grand voyer reflète sa conception de son rôle et une certaine confusion quant aux sources de son pouvoir. Il se dit surpris de cette opposition, étant donné l'importance du pont pour le gouvernement et pour le bien public. Il se défend des accusations de partialité et rejette toute implication de conflit d'intérêt. Il remarque simplement qu'il est aussi seigneur de Verchères. Il accuse par contre Panet de rechercher les honoraires plutôt que l'intérêt public<sup>25</sup>. A la question de ce dernier à propos du nombre de ponts entretenus dans

---

<sup>22</sup>Moyens d'opposition de Varennes, 1788.

<sup>23</sup>Moyens d'opposition de Verchères, 1788.

<sup>24</sup>Moyens d'opposition de Varennes, 1788, de Verchères, 1788

<sup>25</sup>Grand voyer au président

chaque paroisse, Boucherville répond en ne comptant que ceux placés sur le chemin du roi, ce qui l'amène à conclure que Varennes et Verchères ont moins de ponts et qu'une petite contribution à celui de la rivière Dumuy ne les chargerait pas indument<sup>26</sup> Il finit par justifier sa conduite en rappelant au Bureau que le gouverneur Haldimand avait ordonné la construction de ce pont et que le Bureau lui-même avait reconnu la nécessité du pont en lui demandant de rédiger un nouveau procès-verbal<sup>27</sup>. Mais ces arguments ne réussissent pas à convaincre la majorité des magistrats et il perd sa cause.

De toute évidence, Monsieur de Boucherville a trop présumé de son pouvoir qui reste confiné à sa propre seigneurie et s'avère insuffisant pour contrer les intérêts conjugués de Varennes et de Verchères. Il avait pourtant fait son devoir d'améliorer les communications tout en suivant la lettre, sinon l'esprit, du règlement. Les seuls juges siégeant alors au Bureau d'homologation, Mabane et Dunn, furent d'ailleurs de son avis. Nous croyons donc que ce sont surtout des considérations d'ordre social qui ont joué contre lui. Les conseillers canadiens, de même que Hugh Finlay,<sup>28</sup> jugent que la paix publique a priorité sur l'état des chemins

---

<sup>26</sup>Observations du grand voyer en égard aux demandes que l'avocat a fait aux habitants pour lesquelles il plaide de la quantité de ponts qu'il y a sur chaque paroisse depuis Verchères jusqu'à La Prairie de la Magdeleine, [mai ou juin 1788].

<sup>27</sup>Grand voyer au président.

<sup>28</sup>Celui-ci sait très bien que les paysans détestent les corvées inutiles. Neatby, Quebec, p. 199.

Les premiers concernés dans cette affaire sont les paysans mais ils ne jouent pas un rôle de premier plan. Ce sont les notables qui prennent l'affaire en main. Les raisons pratiques pour lesquelles les habitants s'opposent aux corvées sont noyées dans les arguments juridiques mises de l'avant par un bon avocat. Mais la plaidoirie de Fanet n'aurait pas eu gain de cause si les membres du Bureau n'avaient pas senti, derrière, la menace d'une opposition populaire. C'est l'union des notables et des paysans qui fait la force de l'opposition.

## CHAPITRE 8. Saint-Eustache; les rangs contre le village

Les gens instruits monopolisent souvent l'attention lors de conflits puisque ce sont eux qui rédigent les requêtes. Il est rare qu'un paysan joue un rôle de premier plan. C'est le cas de Joseph Ethier, cultivateur de Saint-Eustache, capitaine de milice, député du comté et analphabète qui s'engage dans une bataille avec le seigneur et le grand voyer pour faire valoir les intérêts des paysans d'une partie de Saint-Eustache.

### 8.1 La paroisse de Saint-Eustache.

La paroisse de Saint-Eustache correspond en générale aux limites de la seigneurie de la Rivière-du-Chêne, propriété de Louis-Eustache Lambert Dumont. Située sur la rivière des Mille-Iles, au nord-ouest de Montreal,<sup>1</sup> elle est traversée par la grande rivière du Chêne et par plusieurs cours d'eau moins importants qui font tourner scieries et moulins. La qualité des terres de la rivière Saint-Jean et de la rivière du Chêne font l'admiration de Bouchette en 1815<sup>2</sup>.

Le peuplement est relativement récent, débutant vers 1755. Les registres paroissiaux ne s'ouvrent qu'en 1768 et la fabrique n'est établie qu'en 1778<sup>3</sup>. L'expansion est rapide, atteignant environ 1958

---

<sup>1</sup>Voir Figure 3.

<sup>2</sup>Bouchette, Description topographique du Bas-Canada, pp. 108-109.

<sup>3</sup>Annuaire de Ville-Marie, tome I, Histoire des paroisses du diocèse de Montreal, n° 2, «Histoire de la paroisse de Saint-Eustache, Rivière-du-Chêne», Montreal, 1871, pp. 131-133.

habitants en 1784 et 2385 en 1790<sup>4</sup>. Le village se développe aussi assez rapidement et compte de 80 à 90 maisons en 1815<sup>5</sup>.

Connue surtout pour sa participation à la Rébellion de 1837, la paroisse de Saint-Eustache n'a pas encore fait l'objet d'une étude approfondie et nous savons peu de choses sur sa structure sociale au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les quelques éléments que nous avons pu rassembler montrent que Joseph Ethier se distingue très tôt comme un individu actif dans la défense des intérêts locaux. Etabli vers 1761 dans la seigneurie, il appose sa marque, de même que son frère Gabriel, à une petition dès 1768<sup>6</sup>. Lorsque la paroisse élit des syndics pour la construction d'une première église en 1779, Joseph Ethier figure sur la liste des électeurs<sup>7</sup>. On le voit aussi intervenir dans une dispute entre la fabrique et les légataires de l'ancien curé Charles-François Perreault<sup>8</sup>. Ethier cherche aussi à être bien vu des autorités et en 1794, son nom

---

<sup>4</sup>Serge Courville, «Origine et évolution des campagnes dans le comté des Deux-Montagnes, 1755-1971», Mémoire de maîtrise (géographie), Université de Montréal, 1973, pp 50, 78.

<sup>5</sup>Bouchette, Description topographique du Bas-Canada, p 109

<sup>6</sup>Clément Laurin, «Aux origines de Saint-Eustache et de la région des Mille-Iles», Cahiers d'histoire de Deux-Montagnes, I, 3 (dec 1978-jan. 1979), p. 47. Les requérants demandent à être rattachés à la paroisse de Pointe-Claire ou même de Sainte-Anne plutôt qu'à celle de Sainte-Rose.

<sup>7</sup>Gilles Boileau, Almanach historique des Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Société d'édition et de presse Mercier et Perron, 1981, p 5/

<sup>8</sup>Ibid., p. 31.

apparaît, avec ceux du seigneur et du curé, parmi les membres de l'association loyale de Saint-Eustache<sup>9</sup>.

Le seigneur, Louis-Eustache Lambert Dumont, qui résida longtemps à Trois-Rivières, fait construire son manoir à Saint-Eustache quelques temps avant 1790. Il fait aussi construire un grand moulin sur la rivière des Mille-Iles. Un moulin plus petit existe depuis 1762 sur la rivière du Chêne. Le grand moulin et le manoir sont situés du côté sud de cette rivière d'où l'importance pour le seigneur d'avoir un pont à son embouchure<sup>10</sup>. Le pont de la rivière du Chêne est une des rares sources de désaccord en matière de voirie dans la paroisse<sup>11</sup>. L'affaire entraîne la paroisse dans un conflit qui dure neuf ans.

#### 9 ? Les ponts de la rivière du Chêne.

Un pont existe déjà sur le chemin du roi à l'embouchure de la rivière. En août 1789, Boucherville juge que le pont est devenu dangereux et qu'il doit être refait. Il ordonne le transport de matériaux après les récoltes mais, le Capitaine Ethier refuse d'obéir, note-t-il

---

<sup>9</sup>ANC, RG4 A1, vol. 56, bobine C3008, p. 18475, Association loyale de la paroisse de Saint-Eustache, Rivière-du-Chêne, 1794.

<sup>10</sup>CECH, vol. 3, Dossier du 20 mai 1791, Procès-verbal pour un chemin de ligne à Saint-Martin, Moyens d'opposition des habitants de Saint-Eustache, 20 mai 1791.

<sup>11</sup>A l'exception des sept procès-verbaux qui touchent ce pont, un seul autre cas (que visent deux procès-verbaux) soulève de la controverse. Neuf autres décisions ne causent aucun problème. CECH, vol. 1, pp. 71-74; Ibid., vol. 3, dossier 9 février 1789, procès-verbaux n<sup>os</sup> 2-6; QS, vol. II, pp. 94, 286-287, 290, 329; PVB, vol. I, pp. 193, 297-298; PVL, vol. A, pp. 13-17, 45-46, 78-79.

dans son rapport<sup>12</sup>. Le 3 mars 1790, il ordonne à nouveau à tous les capitaines de la paroisse de profiter des chemins d'hiver pour faire traîner les matériaux, ordre assorti de menaces qui visent probablement Ethier<sup>13</sup>. L'ordre n'est pas exécuté et le pont est emporté par les eaux du printemps<sup>14</sup>. La controverse qui suit oppose le seigneur qui veut que le pont soit reconstruit sur son ancien site et les paysans du sud de la rivière qui préfèrent un emplacement 750m en amont.

Le grand voyer rédige un procès-verbal conforme aux désirs de Duront. Tous les habitants de la paroisse doivent contribuer au rétablissement du pont. Boucherville laisse au seigneur du lieu le soin de répartir les travaux. La répartition des corvees pour l'entretien est cependant remise à plus tard, le grand voyer devant tenir compte du fait que le pont dessert à la fois les transports publics et privés et le moulin banal<sup>15</sup>.

Boucherville approuve en même temps un projet connexe, la construction d'une montée à travers l'île Jésus face au grand moulin de Saint-Eustache, inaccessible du village sans la reconstruction du grand pont. Certains villageois, dont le seigneur, favorisent la participation de leur paroisse à la construction de ce raccourci vers la ville. Boucherville acquiesce à leur demande et assujettit en même temps tous les

---

<sup>12</sup>PVB, vol. I, p. 174.

<sup>13</sup>Ibid., pp. 176-177

<sup>14</sup>CECH, vol. 3, Dossier 17 janvier 1791, Procès-verbal du 20 septembre pour la reconstruction du pont sur la Rivière-du-Chêne

<sup>15</sup>Ibid.

habitants de la paroisse de Saint-Eustache à la construction de la montée<sup>16</sup>.

Les habitants du sud de la rivière du Chêne ont présenté leur propre requête au grand voyer lors d'une assemblée tenue le 19 septembre 1790. Ils ne veulent pas du pont à l'embouchure qui ne servirait, selon eux, qu'au devant de la seigneurie, et allongerait le trajet vers le moulin et la ville pour ceux des rangs arrières. Ils proposent un emplacement en amont, moins coûteux et situé en outre sur la route la plus courte vers les seigneuries d'en haut<sup>17</sup>.

Boucherville accepte de leur donner leur pont mais à condition qu'ils construisent d'abord celui de l'embouchure de la rivière. Il les accuse de chercher à se décharger de la construction du pont du village et affiche son mépris en mentionnant que la requête des 90 habitants ne contient que des croix. Il ajoute, «Nous étant aperçu de la mauvaise foy des habitants en nous demandant le pont et croyant par là s'exempter de la vraie réparation du pont du Roy sur la devanture par la mauvaise intention de quelques particuliers dont nous ferons mention en temps et lieu si le cas l'exige<sup>18</sup>.» Il ne présente pas ce procès-verbal pour homologation, attendant probablement de connaître le sort du pont de l'embouchure

---

<sup>16</sup>ibid., Dossier du 20 mai 1791, Procès-verbal du 20 septembre 1790 pour une montée à Saint-Martin.

<sup>17</sup>ibid., Dossier 17 janvier 1791, Opposition par les habitants de la Rivière-du-Chêne à l'homologation du procès-verbal, 18 octobre 1790.

<sup>18</sup>ibid., Procès-verbal du 20 septembre 1790 pour un autre pont sur la rivière du-Chêne

A l'audience du procès-verbal de ce dernier pont, le capitaine Joseph Ethier représente les intérêts de cinquante «notables habitants» du sud et du nord de la rivière du Chêne. Deux d'entre eux savent signer, démontrant le caractère populaire de cette contestation<sup>19</sup>. Leurs moyens d'opposition, rédigés par l'avocat Jean-Antoine Panet, commencent par dénoncer les procédures du grand voyer. Celui-ci n'a pas consulté les capitaines de milice et ne fait aucune mention de leur opposition. Ethier demande l'original du procès-verbal du petit pont et des explications concernant les remarques désobligeantes envers les habitants<sup>20</sup>. Il dénonce les pressions exercées sur le capitaine Gabriel Ethier qui aurait été menacé de la perte de son brevet d'officier de milice s'il n'exécutait pas les ordres du grand voyer<sup>21</sup>. Il soutient que le petit pont serait plus utile aux habitants puisqu'il mène à un bac vis-à-vis du grand chemin de l'île Jésus<sup>22</sup>. Comme Boucherville n'est pas présent pour défendre sa décision, le Bureau annule le procès-verbal pour le grand pont de Saint-Eustache<sup>23</sup>.

Joseph Ethier et les autres opposants sont conscients de se heurter à un personnage puissant mais l'irritent encore plus en lui faisant parvenir une copie de l'annulation du procès-verbal. Ils prient le

---

<sup>19</sup>Ibid., Opposition par les habitants.

<sup>20</sup>Ibid., Moyens d'opposition à l'homologation du procès-verbal pour la reconstruction du pont de Saint-Eustache.

<sup>21</sup>Ibid., Neveu Sevestre à Gabriel Ethier, 8 octobre 1790. Boucherville s'est servi du colonel de milice Neveu Sevestre pour intimider Gabriel Ethier.

<sup>22</sup>Ibid., Moyens d'opposition.

<sup>23</sup>CECH, vol. 1, pp 99-100

grand voyer de ne point s'offenser de leur contestation, dont ils exposent les raisons. Ils demandent l'homologation du procès-verbal du petit pont, ou mieux encore, la rédaction d'un nouveau procès-verbal moins méprisant à leur endroit. La requête se termine par: «Qu'ils [Ethier et les autres] osent encore vous assurer que nonobstant Les démarches qu'ils se sont crû obligées de faire ils n'en Conserveront pas moins Le même respect pour vous et n'en prieront pas moins comme Leurs devoirs les y obligent pour vottre prospérité<sup>24</sup>.

Le grand voyer ne répond à cette lettre que neuf mois plus tard et sa rancoeur est évidente. Il accuse Joseph Ethier d'avoir mal informé le Bureau et va jusqu'à mettre en doute l'authenticité des marques annexées à sa procuration en guise de signatures. Il accuse les pétitionnaires d'avoir mal représenté les faits pour obtenir des appuis et jure, comme à l'accoutumé, de son impartialité. Boucherville refuse d'accéder à leur demande et leur indique que s'ils veulent leur pont, qu'ils construisent d'abord celui de l'embouchure<sup>25</sup>.

Entre-temps, Joseph Ethier et soixante-quinze autres habitants reussissent à faire annuler le procès-verbal de la montée de Saint-Martin<sup>26</sup>. Ils se disent «dautant plus mortifiés d'etre Contraints de faire une pareil demarche,» qu'ils doivent, pour défendre leurs droits,

---

<sup>24</sup>CECH, vol 3, Dossier 17 janvier 1791, Pétition des habitants du sud et du nord de la Rivière-du-Chêne à René-Amable de Boucherville, 27 janvier 1791. Pétition rédigée par Jean-Baptiste Bail, huissier.

<sup>25</sup>PVB, vol. I, pp. 216-218, 29 octobre 1791.

<sup>26</sup>CECH, vol. 1, p 106.

exposer les erreurs de procédures commises par le grand voyer<sup>27</sup> Ils reprochent surtout à ce dernier de n'avoir pas tenu compte de l'opposition des officiers de milice de Saint-Eustache, lesquels ont tous refusé de l'accompagner à Saint-Martin. Les opposants croient voir dans cette procédure d'homologation une manoeuvre du grand voyer pour les forcer à faire le grand pont, puisque, sans ce dernier, Saint-Eustache n'a pas d'accès direct à cette montée. Ils remarquent que des trois procès-verbaux rédigés le 20 septembre 1790, seuls ceux demandés par le seigneur ont été présentés. Ils ne s'opposent pas, disent-ils, à la montée de Saint-Martin mais ils ne veulent pas y contribuer<sup>28</sup>.

Boucherville se rend à nouveau à Saint-Eustache en mars 1792<sup>29</sup> Il rédige encore deux procès-verbaux mais celui du grand pont n'a pas survécu. Quant au petit pont, il est demandé par trente-six habitants du nord et du sud de la rivière du Chêne,<sup>30</sup> bien que, selon le grand voyer, l'avantage de ce projet pour ceux du nord n'est pas évident. Ils espèrent peut-être ainsi n'avoir qu'à faire ce petit pont moins coûteux. Les deux procès-verbaux sont présentés à la Cour en 1793 et tous deux font l'objet d'une opposition. Ils sont remis au grand voyer<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup>CECH, vol. 3, Dossier 20 mai 1791, Supplique des habitants de la seigneurie des Mille-Iles, paroisse de Saint-Eustache, 11 mai 1791

<sup>28</sup>Ibid

<sup>29</sup>Une visite annoncée pour le 27 février ne semble pas avoir eu lieu, PVB, vol. I, p. 227.

<sup>30</sup>Ibid., pp. 288-289.

<sup>31</sup>QS, vol. II, pp. 94, 109. Il doit faire la repartition des travaux du grand pont et publier les deux procès-verbaux à nouveau. Ils sont publiés dans La Gazette de Québec du 9 mars 1797 mais Boucherville remet le dossier à son député Paul Lacroix avant que les procès-verbaux

Paul Lacroix, devenu député de René-Amable Boucher de Boucherville en 1797, se voit chargé de la voirie de la rive nord et doit ainsi résoudre le problème des ponts de Saint-Eustache<sup>32</sup>. Lacroix tente d'abord de faire reconstruire le grand pont. Son premier procès-verbal, du printemps 1798, lui est remis par la Cour suite à l'opposition de cent trente-cinq habitants du sud de la rivière<sup>33</sup>. Au cours de ce même été, un pont est construit sur la terre d'Ethier<sup>34</sup>. En octobre, les opposants empêchent à nouveau l'homologation du procès-verbal de Lacroix pour le grand pont<sup>35</sup>.

Face à l'obstination de ces paysans, Lacroix revient à Saint-Eustache le mois suivant et rédige un procès-verbal pour chacun des ponts. Louis-Eustache Lambert Dumont, son fils, son gendre et co-seigneur Antoine Lefebvre de Bellefeuille, le capitaine Joseph Ethier, député depuis 1796, et plusieurs autres sont présents à l'assemblée pour le grand pont. Malgré l'opposition d'Ethier et de sept autres personnes, Lacroix est d'avis que le grand pont doit être reconstruit puisque le chemin du roi doit suivre la devanture de la seigneurie et

---

ne soient présentes à la Cour.

<sup>32</sup>Ses procès-verbaux concernent la rive nord et l'île Jésus alors que ceux de Boucherville concernent l'île de Montréal (sauf la ville), la rive sud, et la presqu'île de Vaudreuil

<sup>33</sup>QS, vol II, 14 juillet 1798, pp 341-342. Le plumitif n'indique pas la date de ce procès-verbal. Il semble être le même que Lacroix présente en octobre, puisqu'ils portent tous deux le même titre. Le procès-verbal présenté en octobre est en outre daté du 31 mai 1798. QS, vol II, pp 354, 368

<sup>34</sup>PVL, vol A, pp. 88-89

<sup>35</sup>QS, vol II, pp. 354, 368.

ne peut faire le détour que lui imposerait le pont d'Ethier. Toute la paroisse devra contribuer à la construction mais seuls ceux qui profiteront du pont seront responsables de son entretien<sup>36</sup>. Lacroix legalise le pont construit sur la terre de Joseph Ethier mais exige qu'il soit refait deux ans plus tard pour le rendre conforme à la loi<sup>37</sup>.

La Cour étudie les deux procès-verbaux le 17 janvier 1799. Lacroix est présent, Dumont et Joseph Ethier sont représentés par leurs avocats<sup>38</sup>. Le lendemain, les magistrats rendent leur décision pour le grand pont. Celui-ci sera construit selon la répartition suivante : chaque propriétaire (cultivateur ou villageois) fournira 30 sols (1sh. 5d.), une journée de corvée et une pièce de bois de charpente<sup>39</sup>. Le procès-verbal pour le pont d'Ethier ne sera homologué qu'à la session d'avril<sup>40</sup>.

Aujourd'hui, à Saint-Eustache, il existe toujours un pont près de l'embouchure de la rivière du Chêne et un autre à moins d'un kilomètre en amont. Ce dernier a remplacé un ancien pont sur la rue de la Forge, à quelques mètres de là, et dont l'emplacement est toujours visible : c'est celui de Joseph Ethier.

---

<sup>36</sup>PVL, vol. A, pp. 54-55

<sup>37</sup>Ibid., pp. 88-89

<sup>38</sup>QS, vol. II, p. 383

<sup>39</sup>QS, vol. II, p. 385, et PVL, vol. A, p. 55

<sup>40</sup>Ibid., p. 401 et PVL, vol. A, p. 89

Nous avons affaire ici à un conflit qui oppose essentiellement les habitants des rangs à ceux du village. Le grand pont sur l'embouchure de la rivière du Chêne et la montée à Saint-Martin sont des projets conçus par le seigneur, qui favorisent le village et ne tiennent pas compte des intérêts des paysans. Il est donc normal que ceux-ci s'opposent à ces travaux. Le cas est intéressant parce qu'ils ont réussi à bloquer la construction pendant neuf ans et ce, grâce au leadership de l'un des leurs. Député du comté, Joseph Ethier n'est pas pour autant passé dans le camp des notables. Son manque d'instruction ne favorise pas son ascension sociale, mais il y a plus. Ethier demeure un cultivateur dont les intérêts et ceux des autres habitants des rangs sont en cause. Il n'hésite donc pas à consacrer énormément de temps et d'énergie pour les défendre.

## CONCLUSION

Nos recherches ont démontré que le système centralisé d'administration de la voirie, qui existait sous le régime français, se perpétue après la Conquête. Cette centralisation qui touche aux chemins de campagne aussi bien qu'aux artères principales ne sera que partiellement ébranlé en 1832 puis aboli en 1840 avec la création des municipalités, responsables des chemins locaux.

Ce système a eu pour effet d'assurer la standardisation des ponts et des chaussées à travers la province mais a coûté cher aux habitants qui ont dû payer les frais de déplacement du grand voyer pour faire approuver leurs projets routiers. Les paysans sont soumis à la corvée pour le chemin du roi, construisent évidemment leurs propres chemins par corvée, et doivent aussi déboursier des sommes parfois importantes pour certaines entreprises et pour le coût des procédures. L'impôt en travail se double donc en pratique d'un impôt monétaire.

Les paysans acceptent de travailler aux chemins qui leur sont nécessaires mais refusent de faire les travaux jugés inutiles ou ceux qui devraient, en principe, revenir aux seigneurs ou au gouvernement. La réticence des autorités à investir des fonds publics dans la voirie avant 1815 et leur insistance à vouloir améliorer l'efficacité des corvées créent les tensions qui explosent en 1796-1797.

Le système fonctionne tant bien que mal aussi longtemps que le gouvernement et les paysans respectent les exigences minimales de l'autre. Mais les exigences du gouvernement augmentent trop vite à la

fin du siècle Il ne faut pas surestimer le radicalisme des habitants lors de la contestation de la loi de 1796. Leurs objectifs sont en réalité très limités. Le mouvement qui secoue alors les banlieues et les campagnes est l'expression d'un désenchantement envers la nouvelle forme de gouvernement, que l'on espérait plus démocratique. Les opposants à la loi ne sont ni des réactionnaires qui s'opposent simplement à une augmentation d'impôts ni des révolutionnaires prêts à renverser le gouvernement. Ils se battent contre ce qu'ils perçoivent être une injustice et une loi mal adaptée aux réalités de leur époque.

Pour veiller à l'exécution des travaux par la population, le gouvernement a sous la main des officiers locaux et des officiers généraux. Ces derniers, les grands voyers, occupent un poste intéressant du point de vue pécuniaire. La compétence de ces fonctionnaires varie. Alors qu'il devrait être l'arbitre désintéressé des projets locaux, René-Amable de Boucherville fait montre d'une partisanerie qui peut surprendre l'observateur d'aujourd'hui. Le problème des grands voyers n'est pas toujours l'incompétence ou la partisanerie, mais aussi l'ignorance du contexte qui les empêche souvent de bien évaluer les avis des factions locales.

Leurs subordonnés, les officiers locaux, doivent étudier les demandes qui leur parviennent en fonction de la bonne volonté populaire et des capacités de la paroisse. Les capitaines de milice sont les mieux placés pour ce genre de travail jusqu'à ce que des procédures plus complexes rendent les moins instruits d'entre eux incapables de bien remplir ces fonctions. Le système à double niveau instauré en

1796, divise les tâches entre ceux qui travaillent directement avec la population et ceux qui font le lien entre la paroisse et le grand voyer.

A l'intérieur de cette administration centralisée, le gouvernement laisse une grande liberté aux notables locaux tant qu'il n'y a pas de conflit avec le pouvoir central ou tant que l'injustice n'est pas trop flagrante. Ces notables, surtout ceux qui ont la faveur du gouvernement, jouissent d'un pouvoir très étendu. Cette structure n'avantage pas les paysans. Ils sont protégés contre les pires abus, mais, dans le rapport de force, les dés sont en général pipés en faveur des notables.

Les paysans acceptent une partie de ce système, celle qui est reliée au réseau local. Ces chemins leur sont nécessaires et il est normal qu'ils en soient responsables, que ce soit par corvée ou par imposition pour payer les entrepreneurs. Personne n'aime cependant céder une partie de sa terre ou faire des travaux supplémentaires, même si c'est dans l'intérêt public. Les officiers tentent d'éviter les abus mais les expropriations et les corvées générales sont une source occasionnelle de conflits car chacun veut contribuer le moins possible à la voirie. Les paysans sont au fait de la législation et certains ont rapidement recours à la loi pour appuyer leurs prétensions.

Nous avons décelé un conflit latent entre les habitants du premier rang d'une paroisse et ceux des rangs arrières. Les premiers, avantagés par l'accès au fleuve et par l'ancienneté de leur peuplement, refusent généralement de contribuer au réseau routier de l'arrière-pays. Ils n'hésitent cependant pas à utiliser les bras des habitants des rangs

lorsqu'ils entreprennent des ouvrages considérables sur la devanture, sous prétexte que ceux-ci profiteront à toute la paroisse.

Dans l'ensemble, les paysans sont désavantagés par les règlements de voirie. La résistance passive est peut-être leur meilleure arme: certains travaux sont longtemps retardés. Si leur désaccord est plus profond, ils tentent de faire annuler les projets par la Cour et n'hésitent pas à payer le coût de ces procédures. Les corvées existent depuis les débuts de la colonie et leur ancienneté leur confère une certaine légitimité. Les paysans semblent préférer faire les travaux eux-mêmes plutôt que d'être taxés pour les faire exécuter par d'autres, à la condition cependant que le nombre de jours de corvées soit très faible. Dès que les autorités exigent d'avantage, elles font face à la résistance de la paroisse ou d'une partie de celle-ci. Le développement économique et en particulier la croissance des villages, qui marquent la période que nous avons étudiée viennent bousculer les habitudes traditionnelles et ces conflits de voirie sont en quelque sorte un écho des transformations sociales que subissent les campagnes.

## ANNEXE A

Règlements et lois de la voirie, 1766-1840

- 1766, 27 mars: PAC Report, 1912-1913, Appendice E, pp. 77-80 An Ordinance, for Repairing and Amending the High-Ways in this Province.
- 17 GEO III, 1777 c.5: OG, pp. 39-43. An Ordinance for Establishing Courts of Criminal Jurisdiction in the Province of Quebec
- 17 GEO III, 1777 c 11: OG, pp. 85-95. An Ordinance for repairing and amending the public highways and bridges in the province of Quebec.
- 17 GEO III, 1777 c.12: OG, pp 97-99 An Ordinance empowering the commissioners of the peace to regulate the prices to be paid for the carriage of goods, and the passage of ferrys in the province of Quebec
- 33 GEO III, 1793 c.5: PSLC, Vol I, pp. 9-11. An Act to give effect to the Regulations relating to Highways and Bridges.
- 36 GEO III, 1796 c.9: PSLC, vol. I, pp 218-280. An Act for making, repairing, and altering the Highways and Bridges within this Province and for other purposes.
- 39 GEO III, 1799 c.5: PSLC, vol 1, pp 56-78. An Act to amend an Act passed in the thirty sixth Year of His present Majesty's Reign, intituled, "An Act for making, repairing and altering the Highways and Bridges, within this Province, and for other purposes".
- 55 GEO III, 1815 c.8. PSLC, vol. VIII, pp 58-64. An Act to improve the Internal Communications of this Province.
- 5 GEO IV, 1825 c 3. PSLC, vol. XII, pp. 20-28. An Act to make certain alterations to the Road Laws
- 9 GEO IV, 1829 c.33. PSLC, vol XIII, pp 216-220. An Act to regulate the Fees of Grands Voyers, and the Costs of Proceedings relating to Procès Vecbaux.

- 9 GEO IV, 1829 c 34. PSLC, vol. XIII, pp. 220-222. An Act to amend and continue, for a limited time, a certain Act passed in the fifth year of His Majesty's Reign, intituled "An Act to make certain alterations to the Road Laws".
- 2 WILL IV, 1832 c 44. PSLC, vol. XIV, pp. 580-600. An Act passed to amend the Act passed in the thirty sixth year of the Reign of His Majesty King George the Third, intituled, "An Act for making, altering, and repairing the Highways and Bridges in this Province, and for other purposes", and to make further regulations concerning Roads and Bridges.
- 2 VICT, 1839 c.7: OGSC, Vol. IV, pp. 44-58. An Ordinance to amend the Act passed in the thirty sixth year of the Reign of King George the Third, chapter nine, commonly called the Road Act.
- 4 VICT, 1840 c. 4. OGSC, Vol. VI, pp. 50-87. An Ordinance to provide for the better internal Government of this Province, by the establishment of local or municipal authorities therein

## ANNEXE B

Dimensions des ponts et chaussées

| Période   | Chemins du roi   | Montées          | Ponts            |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| 1706-1760 | 7,92m (24 pieds) | 5,94m (18 pieds) | 4,95m (15 pieds) |
| 1766      | 4,62m (14 pieds) | ---              | ---              |
| 1772-1773 | 9,90m (30 pieds) | 7,92m (24 pieds) | ---              |
| 1777      | 9,90m (30 pieds) | 6,60m (20 pieds) | 5,94m (18 pieds) |
| 1796      | 9,90m (30 pieds) | 7,92m (24 pieds) | 5,94m (18 pieds) |

Sources: Régime français: François-Joseph Cugnet, Traité général de la police, pp. 5-6, 9; Sanfaçon, «La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737)», RHAF, XII, 1 (juin 1958), pp. 5, 8-10

1766: PAC Report, Appendix E, p. 80.

1772-1773: MUL, MS 439, DeLery-Macdonald Papers, C1/13, Ordre de Hertel de Rouville aux baillis et sous-baillis de Vaudreuil, 26 novembre 1772; PVB, vol. 1, pp. 170-173

1777 OG, 17 GEO III, c. 11, pp. 85-87, 91

1796: PSLC, vol. I, 36 GEO III, c. 9, pp. 218-220, 226

## ANNEXE C

Population des paroisses étudiées

| Paroisse       | 1784 (communiants) | 1790 (habitants) |
|----------------|--------------------|------------------|
| Boucherville   | 800                | 1492             |
| Saint-Eustache | 600 à 700          | 2385             |
| Varembes       | 800 à 900          | 2334             |
| Vercheres      | 900                | 1686             |

Sources RAPC, 1889, Note B, recensement du diocèse de Québec, 1784, pp. 26-28, Recensement du Canada, 1871, vol. IV, recensement du Bas-Canada, 1790, pp. 76-77.

## ANNEXE D

Requérants du procès-verbal du 2 juillet 1788 pour  
une montée au Petit Bois à Varennes

Joseph Girard, capitaine  
Jacques Girard  
Jacques Choquet, fils  
Paul L'husier  
Bazil Chaput  
Jean-Baptiste L'husier, fils  
Paul Quintin  
Baptiste Quintin  
Paul Collet  
René Roc  
Baptiste Savaria, père  
Baptiste Savaria, fils  
Jean-Baptiste Privé  
Jacques Chaput  
Louis Choquet  
François Cadieux  
Louis Savaria  
Pierre Privé  
Jean-Baptiste Prévo, père  
Amable Savaria  
Louis Prévo  
Christophe L'husier  
Louis Laframboise  
Alexis Richard  
Gaspard Massu  
Pierre Langevin  
Berthelémy Collet  
Hurbin Porion  
Joseph L'husier, père

Source: PVB, vol. I, pp. 123-125 Nous avons conserve l'orthographe de  
René-Amable de Boucherville.

## ANNEXE E

Habitants ayant besoin d'une montée au Petit Bois à Varennes  
selon le proces-verbal du 10 janvier 1791

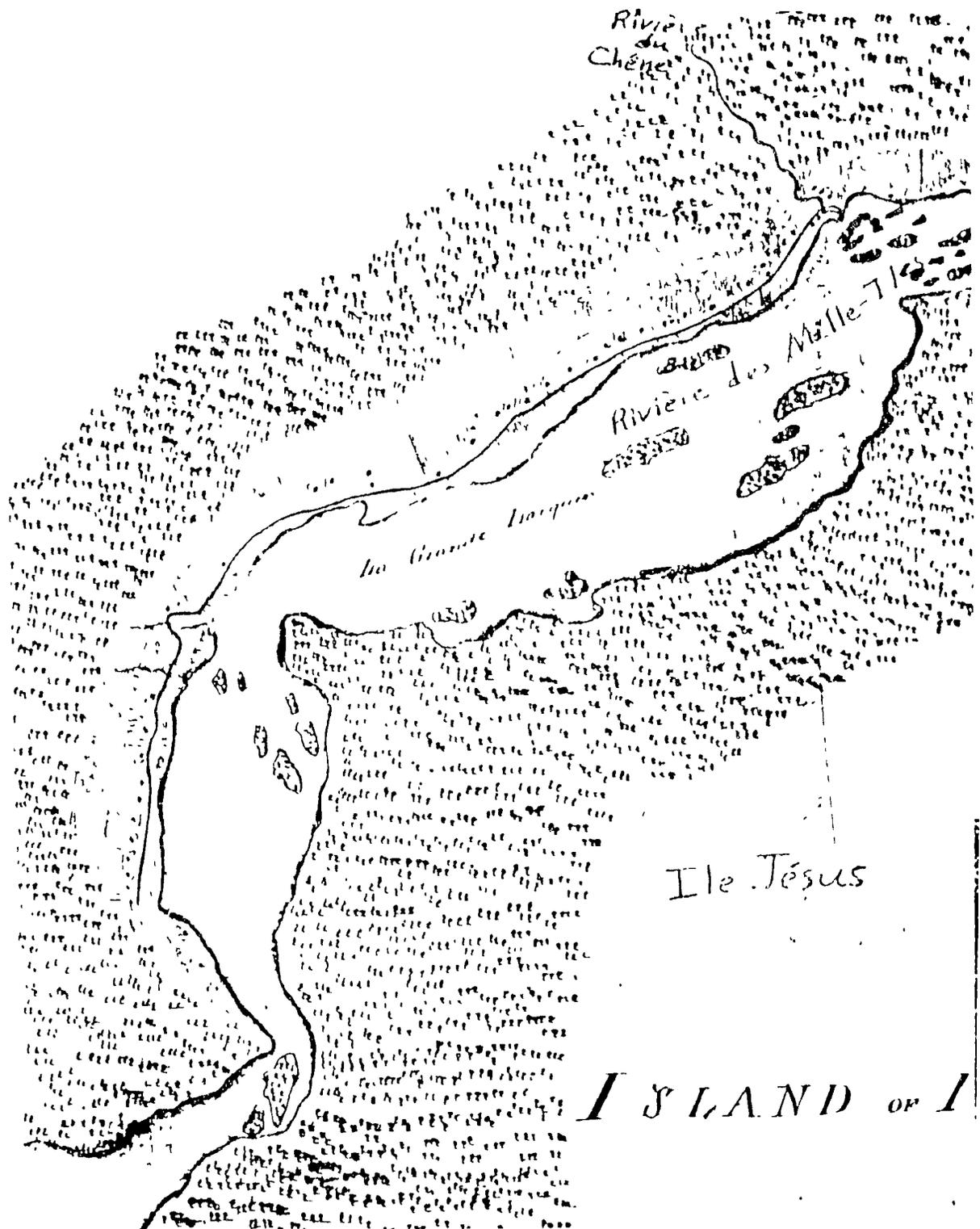
Joseph Girard, capitaine  
Baptiste Savaria  
Jacques Chaput  
Bazille Chaput  
Joseph Lhusier  
Jacques Girard  
Paul Lhusier  
Urbain Norion  
Jacques Choquet  
Baptiste Savaria, fils  
Joseph Toiniche Proveau  
Amable Savaria  
Charles Laverdure  
Louis Proveau, fils  
Louis Savaria  
Joseph DeSelle  
Pierre Proveau  
Joseph Proveau, père  
François Cadien (Cadieux?)  
Pierre Langevin  
Joseph Girard, fils  
Louis Laframboise  
Baptiste Malo  
Baptiste Pariseau  
Joseph Jaudoin  
La veuve Laframboise

Note Gaspard Massue a déclaré par écrit qu'il n'a pas besoin de cette  
montée

Source PVB, vol 1, 209-210 Orthographe originale.

FIGURE 1

Région de la rivière du Chêne, 1762



Source. Plan of Canada, 1762

FIGURE 2

Paroisse de Berthier, 1762



Source Plan of Canada . . 1762

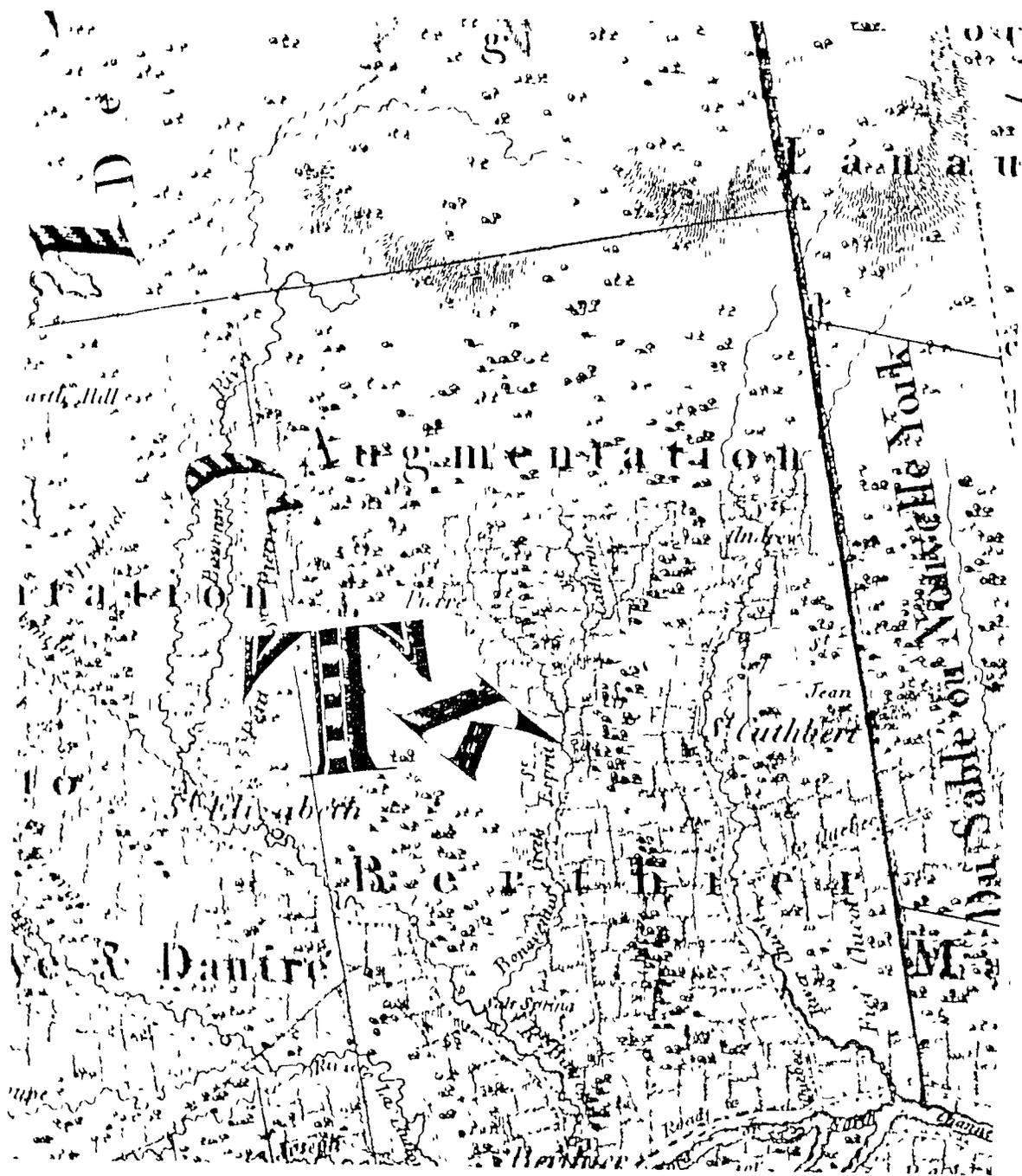
FIGURE 3

Seigneurie de Rivière-du-Chêne, 1815



Source: Joseph Bouchette, Carte topographique du Bas Canada, 1815, rééditée, Montréal, 1980

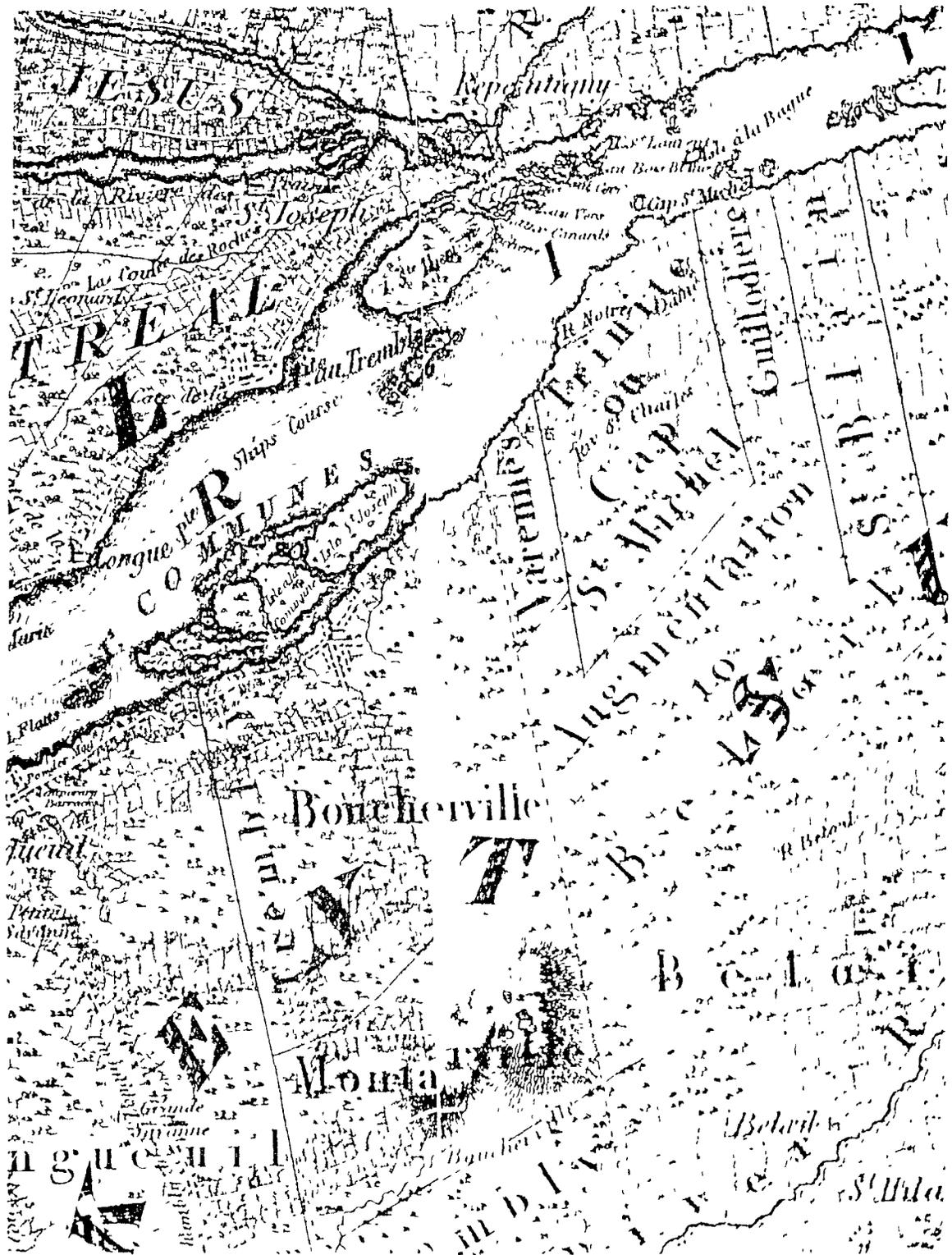
FIGURE 4

Seigneurie de Berthier, 1815

Source. Joseph Bouchette, Carte topographique du Bas-Canada, 1815 rééditée, Montréal, 1980.

FIGURE 5

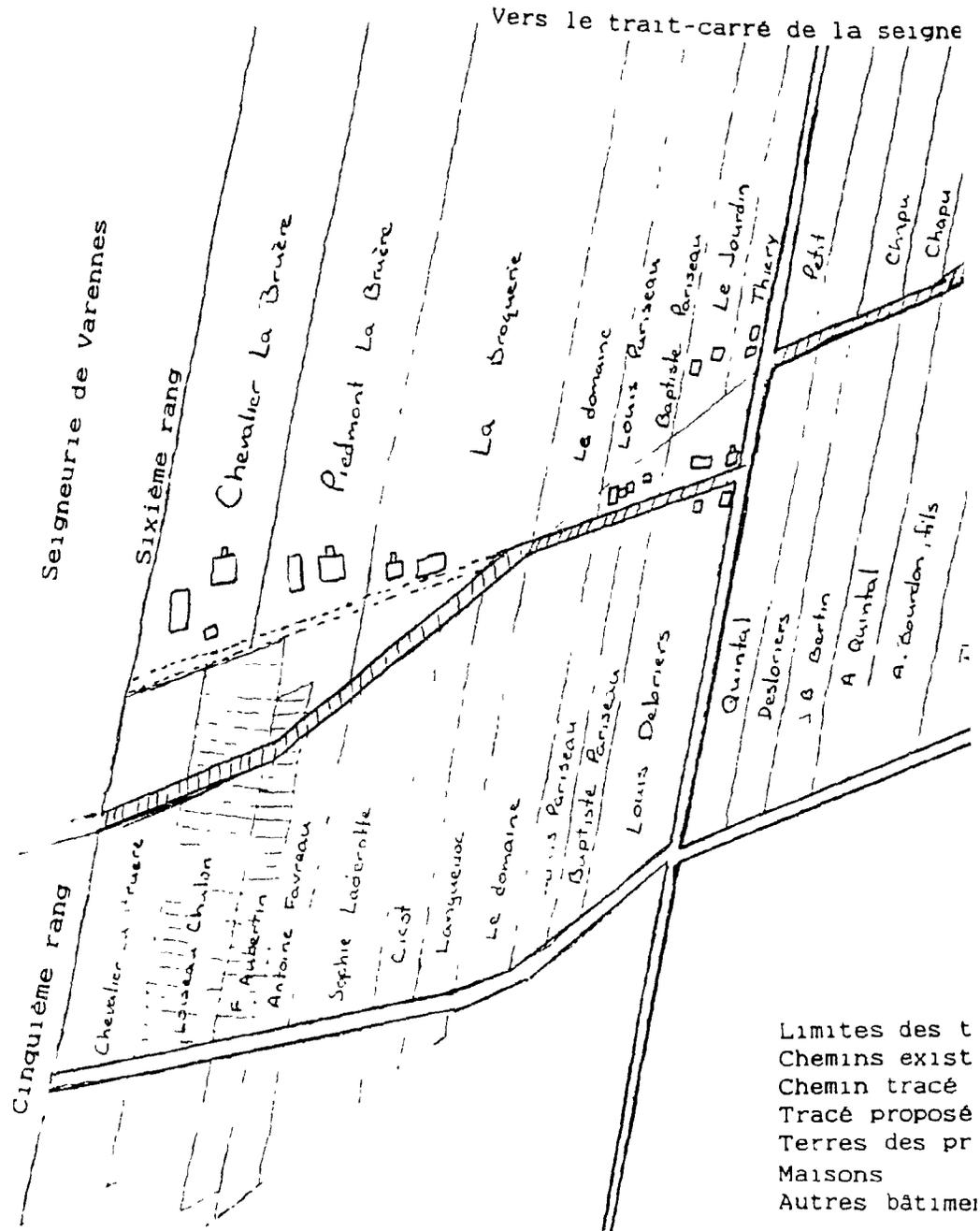
Seigneuries de Boucherville et de Montarville, 1815



Source Joseph Bouchette, Carte topographique du Bas Canada, 1815, rééditée, Montréal, 1980

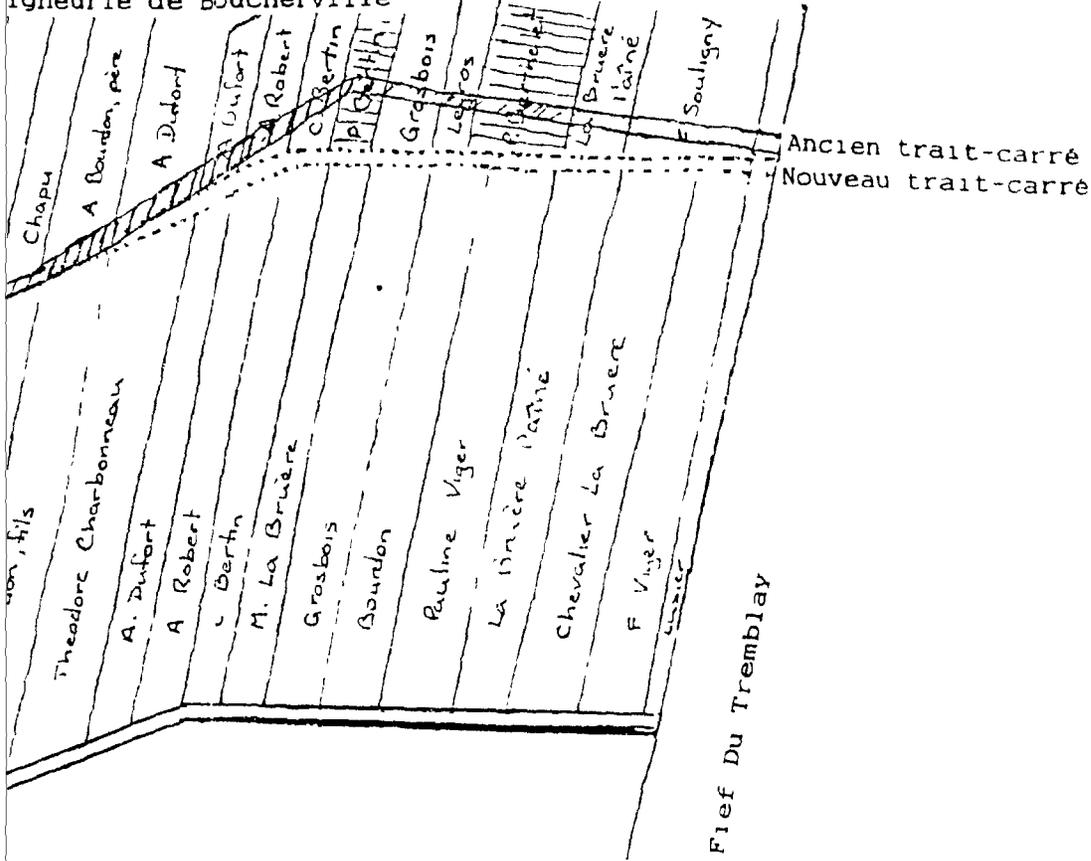
FIGURE 6

Le chemin entre le cinquième et le sixième rang de Boucherville, 1786



Source: ANC, RG1 E17, vol. 2, dossier 3 août 1786, Pl  
de la seigneurie de Boucherville annexé au pr  
du 15 mai 1786. Ibid, Plan figuratif annexé  
d'opposition à ce procès-verbal.  
Les noms des propriétaires sont ceux indiqués  
Amable Boucher de Boucherville.

Seigneurie de Boucherville



- es terres —
- stants ==
- acé par Boucherville ==
- posé par les opposants ==
- principaux opposants ==
- iments ==

, Plan figuratif  
 u procès-verbal  
 exé au moyens  
 qués par René-

