

La traversée du bois de Saraguay

par Gilles Lauzon, historien chercheur

Le parcours riverain du nord de l'île de Montréal comprend en son centre une section boisée traversée par l'étroit boulevard Gouin Ouest. Déclaré site patrimonial du Bois-de-Saraguay par le gouvernement du Québec en 1981, ce boisé fait l'objet depuis le début des années 2010 de travaux progressifs d'aménagement paysager par la Ville de Montréal, en tant que parc-nature (Culture et Communications, 2017; Culture et Communications, 2020; Ville de Montréal, 2020). Un simple passage en voiture donne l'occasion d'entrer en contact visuel avec ce bois ancien et d'entrevoir la rivière des Prairies à faible distance. Un réaménagement viaire et paysager mettra bientôt mieux en valeur ce lieu de passage tout en permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler et d'observer le parc en toute quiétude (figure 1).

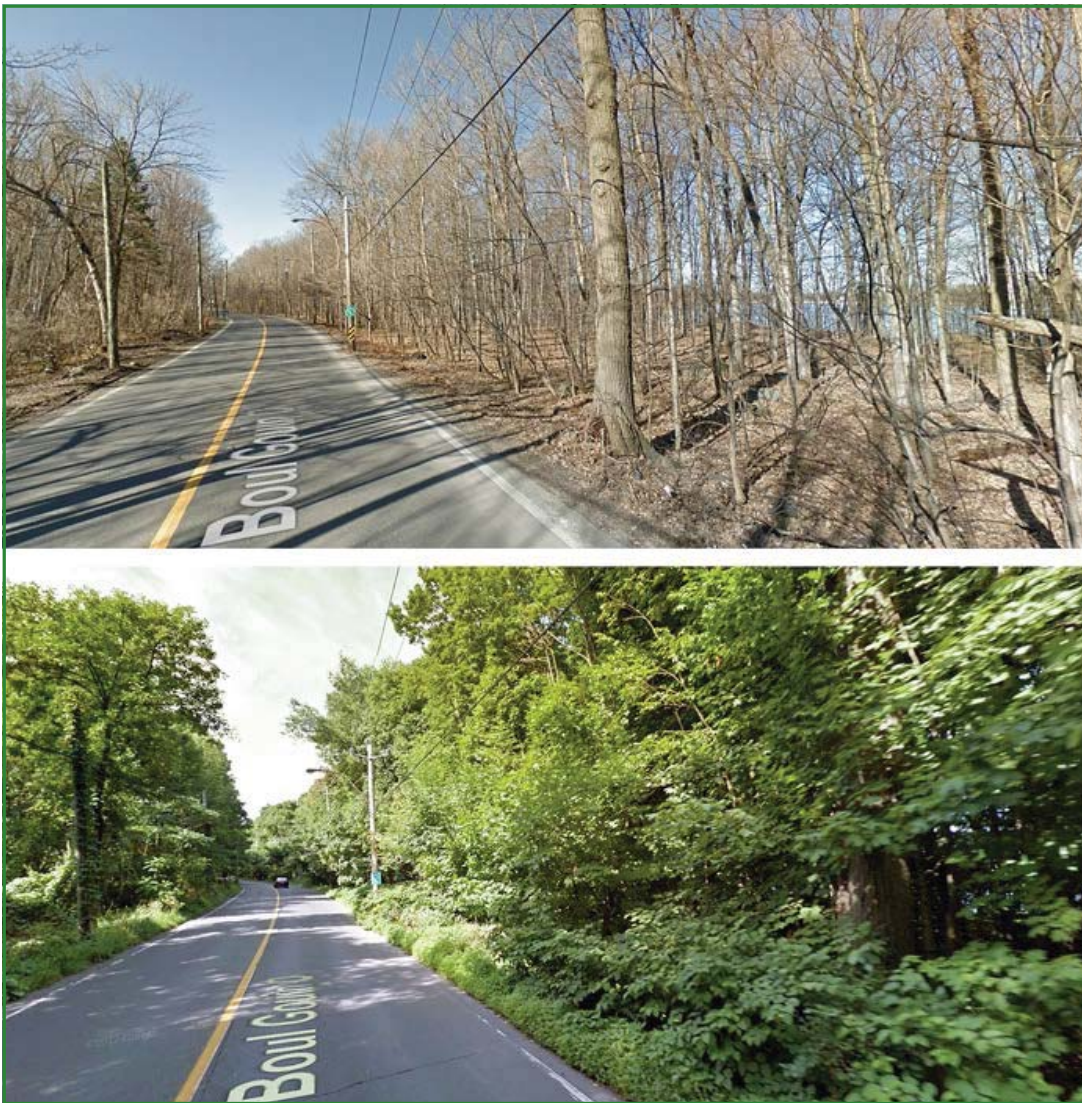


Figure 1 - La traversée viaire du parc-nature du Bois-de-Saraguay vue de véhicules en mouvement, 2015 et 2016. Véhicule roulant en direction sud-ouest. En haut, avril 2015; en bas, même endroit, juillet 2016. Dans l'image du haut, on entrevoit la rivière des Prairies entre les arbres. Crédit : Photographies tirées de Google Street Views, Google © 2020; sous licence Google Maps

Le boulevard qui traverse le parc, dont le tracé peut correspondre à celui du chemin d'origine, constitue en lui-même un rappel important de ce dernier, voire une trace viaire ancienne dans les boisés traversés. Une section délaissée en 1962 et remplacée par un segment moderne, mais restée en place, constitue quant à elle un vestige. La chaussée en a certainement été modifiée à maintes reprises avant son abandon, le dernier revêtement étant en asphalte; toutefois, son emprise beaucoup plus étroite que celle de la voie actuelle pourrait rappeler celle d'origine. Ce segment offre donc probablement une trace encore plus significative du chemin ancien.

Dans le cadre d'une série d'études menée sur le bois de Saraguay au début des années 1990, le géographe-historien Ludger Beauregard (1920-2012) lançait un questionnement quant à l'origine du tronçon de route traversant le parc depuis longtemps, tronçon comprenant tant la section abandonnée que celle toujours en fonction (Beauregard, 1990). Faute de document ancien spécifique relatif à sa création, il posait alors l'hypothèse suivant laquelle il aurait été ouvert au tout début du XIX^e siècle.

Une étude plus récente sur l'histoire du bois, en vue de la conception de nouveaux aménagements paysagers, a donné l'occasion de revenir sur le sujet et de reprendre la recherche sur cette question particulière (Lauzon, 2013). Le colloque *Paysages du mouvement / Paysages en mouvement* a également offert la possibilité d'approfondir certains aspects problématiques. À l'instar de la démarche de Ludger Beauregard en 1990, le réseau viaire de toute la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc, dont fait historiquement partie le bois de Saraguay, a été pris en compte. Le réseau de tout le nord de l'île a même été considéré, et particulièrement les quelque 21,3 kilomètres de chemin riverain entre les églises Sainte-Geneviève et La Visitation du Sault-au-Récollet, dont l'histoire initiale reste également mal connue.

Les procès-verbaux des grands voyers responsables des chemins et des ponts ont été mis à contribution, de même que les livres et plans terriers de la seigneurie de l'île de Montréal, les *aveux et dénombrements* seigneuriaux, les cartes et plans anciens ainsi que divers documents des XIX^e et XX^e siècles éclairant des réalités du XVIII^e. En plus des procès-verbaux des grands voyers dûment inventoriés, une série inexploitée a été mise à profit; il s'agit de quatre procès-verbaux rédigés en 1743 par le grand voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc dont il ne subsiste que de brefs sommaires¹. Ils forment, une fois contextualisés, un ensemble cohérent qui apporte un éclairage nouveau sur la mise en place du réseau viaire du secteur à l'étude.

Les travaux majeurs portant sur les grands voyers et les chemins ont aussi été mis à contribution (Caron, 1925, 1933; Roy, 1931, 1943; Sanfaçon, 1958; Glazebrook, 1964; Pozzo-Laurent, 1981; Robichaud, 1984; Tremblay, 1996; Bussièrès, 2009), de même qu'un ouvrage pionnier de Jean-Claude Marsan (1974) et un article important de Ludger Beauregard sur toutes les côtes rurales de l'île de Montréal (1984).

¹ Résumés en 1750 par le notaire Paul-Antoine-François Lanoullier des Granges, son demi-frère, puis perdus avant les années 1920 (Roy, P.-G., 1923, vol. 1, p. 125-126).

Cette démarche issue d'un simple questionnement quant à une date d'ouverture de chemin aura finalement donné l'occasion de passer en revue les dynamiques sociales d'occupation du territoire qui entrent en jeu dans la mise en place du réseau viaire, et ce, en lien avec les réalités agronomiques et hydrographiques. Les relations familiales élargies sont en cause de même que les liens paroissiaux et les nécessités économiques, dont l'accès aux moulins. L'encadrement seigneurial ainsi que les injonctions étatiques font également partie des rapports sociaux fondamentaux dans l'occupation des lieux et la mise en place des chemins. À plusieurs égards, la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc offre un exemple représentatif de ces réalités dans le contexte seigneurial de la Nouvelle-France, et plus particulièrement de l'île de Montréal.

Marsan (1974) et Beaugard (1984) soulignent par ailleurs l'importance particulière de la notion de *côte* sur l'île de Montréal. Chaque suite de terres agricoles desservie par un chemin public y porte cette appellation générique, ce qui équivaut aux rangs ou concessions d'autres zones anciennes de colonisation (Hamelin, 1989). Le chemin de côte et les terres qu'il dessert forment un tout. Ainsi définie, une côte comporte normalement une bande de boisés individuels ou *terres à bois* situées à l'extrémité des lots concédés, tandis que le chemin d'habitation est ouvert en devanture, donc près de la rivière lorsqu'il s'agit d'une côte riveraine.

Dans le cas qui nous occupe, les boisés sont traversés de façon inhabituelle par un grand chemin royal tandis que le chemin d'habitation de la côte se trouve plutôt au trécaré des terres, c'est-à-dire près du « trait carré » marquant la limite arrière des terres originelles, loin de la rive; d'où l'expression *côte inversée* utilisée dans le présent texte pour désigner cette situation inhabituelle, voire exceptionnelle.

Dans ce cas particulier, l'inversion déroge même aux normes de l'époque, car il y a ouverture simultanée – et forcément entretien subséquent – non pas d'un, mais de deux chemins, par les habitants propriétaires des terres concernées : un chemin d'habitation et un chemin traversant les boisés. Ce dédoublement requiert beaucoup de travail et ne peut être exigé des censitaires par les autorités, à tout le moins pour des terres de dimensions normales comme celles en cause ici. Comment expliquer ces deux chemins à la charge des familles en place?

Le grand voyer qui voit à la création et à l'entretien des chemins agit conformément au Règlement de police du Conseil souverain promulgué en 1706 (Législature de Québec, [1889] : 238), document enrichi par la jurisprudence. Il prépare chaque procès-verbal de concert avec les seigneurs, avec les officiers de milice chargés de superviser les travaux ainsi qu'avec six habitants « considérables » qui représentent les ménages concernés. Le grand voyer détient l'autorité, mais comme l'écrit Jeannine Pozzo-Laurent, « là où l'utilité des tracés faits par le pouvoir ne correspond pas aux soucis de la population, le grand chemin royal reste en souffrance ou est moins bien entretenu. » (Pozzo-Laurent, 1981 : 3). Il ne peut par ailleurs déroger aux normes.

Dès les années 1980, Jeannine Pozzo-Laurent ainsi que Léon Robichaud accordaient une importance centrale aux habitants en tant qu'acteurs sociaux dans la mise en place du réseau viaire, et ce, au-delà du fait qu'ils doivent le construire et l'entretenir. Les habitants n'ont jamais le dernier mot, juridiquement parlant, mais ils interviennent activement (ou passivement), et souvent avec succès, dans les processus décisionnels. Nous suivrons cette voie.

L'occupation du territoire et la mise en place du réseau viaire relèvent donc à la fois de l'histoire matérielle, qui a laissé ses traces, et de l'histoire sociale, dont témoignent ces mêmes traces. Nous tenterons par conséquent de lire les rapports sociaux anciens à travers le patrimoine viaire du bois de Saraguay².

L'état des lieux en 1738

En 1738, dans le nord de l'île, le parcours viaire est encore très partiel le long de la rivière des Prairies, elle-même ponctuée par cinq rapides importants. L'actuel parc-nature se situerait entre les rapides du Cheval-Blanc et le Gros Sault³ (n° 2 et n° 3, figure 2). Parmi les chemins verbalisés – c'est-à-dire ayant fait l'objet de procès-verbaux par les grands voyers – se trouve en premier lieu celui de la côte Saint-Joseph-de-la-Rivière-des-Prairies au nord-est (1708)⁴; il a été prolongé en 1731 et 1733 jusqu'au moulin à eau du Sault-au-Récollet (Roy, 1923 : vol. 1, 58, 87); en plus de ce moulin à farine de bonne puissance, un moulin de sciage y est en action.

La paroisse La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie du Sault-au-Récollet, fondée en 1736, utilise l'ancienne chapelle du fort Notre-Dame-de-Lorette (n° 4, figure 2), située à proximité des moulins⁵. La côte La Visitation-du-Sault-au-Récollet est également créée dans la foulée de la fondation de la paroisse; lui sont attribuées des terres du centre-nord de l'île ayant fait auparavant partie des côtes Saint-Joseph-de-la-Rivière-des-Prairies dans l'est et Saint-Genève dans l'ouest⁶.

2 Je remercie l'équipe de rédaction ainsi que Léon Robichaud pour leurs commentaires qui ont permis de grandement améliorer cet article. Merci également à Denis Tremblay pour le travail cartographique.

3 Les rapides de ce Gros Sault, autrefois les plus impétueux de la rivière, sont aujourd'hui disparus sous les eaux haussées par un barrage construit aux rapides du Sault-au-Récollet à l'île La Visitation. Le Gros Sault était le saut au Récollet originaire, lieu d'une noyade qui lui aurait valu cette appellation, dont l'appellation a ensuite migré vers les rapides suivants en aval (Séminaire de Saint-Sulpice, 1702; Murray, 1760-1762, carte n° 7).

4 Fonds Grands voyers, E2, P5, Robineau de Bécancour, P. (1708, 3 août). [Procès-verbal]. Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ), Québec. Tiré de numerique.banq.qc.ca/patrimoine/archives/52327/3317170

5 Les autochtones domiciliés près du fort depuis la fin du XVII^e siècle l'ont quitté en 1721, déplacés vers Oka.

6 Sur la carte de la figure n° 2, la côte ainsi créée correspond à la moitié (droite) du trait pointillé rouge (chemin non encore ouvert en 1738) et à une partie du trait noir au nord-est (soit environ la moitié de la distance entre les n° 4 et 5).

Au centre de l'île, à l'intérieur des terres, les côtes Notre-Dame-des-Vertus et Saint-Laurent ont été ouvertes et probablement dotées de chemins dès la fin du xvii^e siècle, alors que les seigneurs sulpiciens fournissaient l'encadrement requis, avec, au besoin, leur propre voyer et l'intervention d'un juge⁷. Les deux tiers des lots de la côte Saint-François-de-Sales, au nord-ouest de celle des Vertus (pointillé noir, figure 2), ont quant à eux été concédés de 1729 à 1736 (Mathieu, 1991, n^{os} 6146-6163). Il est possible qu'un chemin y soit ouvert relativement tôt, mais sans procès-verbal, car le grand voyer du district de Montréal viendra en 1792 à la demande des habitants pour la verbalisation « d'un chemin de front qu'ils ont fait depuis bien des années ». Il précisera que « [faute de] procès-verbal ils ne peuvent obliger certains propriétaires à faire leur quote-part des ponts et [sections de] chemin qu'il y a en public [ni] même [à s'occuper de] leur devanture »⁸.

La première église en pierre de la paroisse Saint-Laurent a été mise en chantier en 1721 à la jonction des côtes Saint-Laurent et des Vertus (sous le n^o 3, figure 2). Un moulin à eau est accessible au sud dans la côte Notre-Dame-des-Neiges, mais d'une puissance beaucoup moindre que celui de La Visitation⁹ – il disparaîtra avant la fin du siècle.

À l'extrémité ouest de l'île, le grand voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc verbalisait en 1737 une première section du chemin d'habitation de la côte Sainte-Genève (section sous le n^o 1, figure 2) – la paroisse sera créée entre 1739 et 1741. Il a aussi verbalisé alors les chemins des côtes perpendiculaires Saint-Charles, Saint-Jean et Saint-Rémi ou des Sources¹⁰. Le chemin de la côte Saint-Joachim-de-Pointe-Claire, le long du lac Saint-Louis, au sud-ouest, était amélioré au même moment, ce chemin menant à Montréal. Le moulin à vent de Pointe-Claire est aussi accessible depuis la côte Sainte-Genève.

Aucun chemin n'est encore verbalisé en 1738 sur les terres riveraines des côtes Sainte-Genève et de La Visitation-du-Sault-au-Récollet dans le centre-nord-ouest de l'île (trait pointillé rouge, figure 2), sur environ quatre lieues et demie (21,3 km), soit quelque 40 % du parcours riverain du nord de l'île. La plupart des lots ont pourtant été concédés, les premières concessions ayant eu lieu en 1717. L'Aveu et dénombrement de 1731 n'y révélait toutefois la présence que de trois maisons (Mathieu, 1991, terres n^{os} 5863-5916; maisons sur les terres n^{os} 5880, 5881, 5910). Le défrichement avait alors commencé sur plus de terres, mais les familles habitaient

7 Informations reçues verbalement de Léon Robichaud.

8 Fonds Grands voyers, E2, S1, D2, p. 243, Boucher de Boucherville, L.-A. (1792, 3 juillet). BAnQ, Vieux-Montréal, Montréal.

9 La Visitation désignera désormais le site large comprenant l'île du même nom, les moulins du Sault-au-Récollet et le lieu de culte à proximité, chapelle puis église.

10 Fonds Grands voyers, E2, P150-153, Lanoullier de Boisclerc, J.-E. (1737, 2 juillet-6 juillet). numerique.banq.qc.ca/patrimoine/archives/52327/3316894 [Pointe-Claire]; [Saint-Jean].../3316895; [Saint-Charles et Sainte-Genève] .../3316396; [Saint-Rémi ou des Sources] .../3316897.

encore de toute évidence sur les côtes des alentours¹¹. Si d'autres maisons sont construites avant 1738, il y a néanmoins encore trop peu de colons installés à demeure pour justifier la verbalisation d'un chemin.

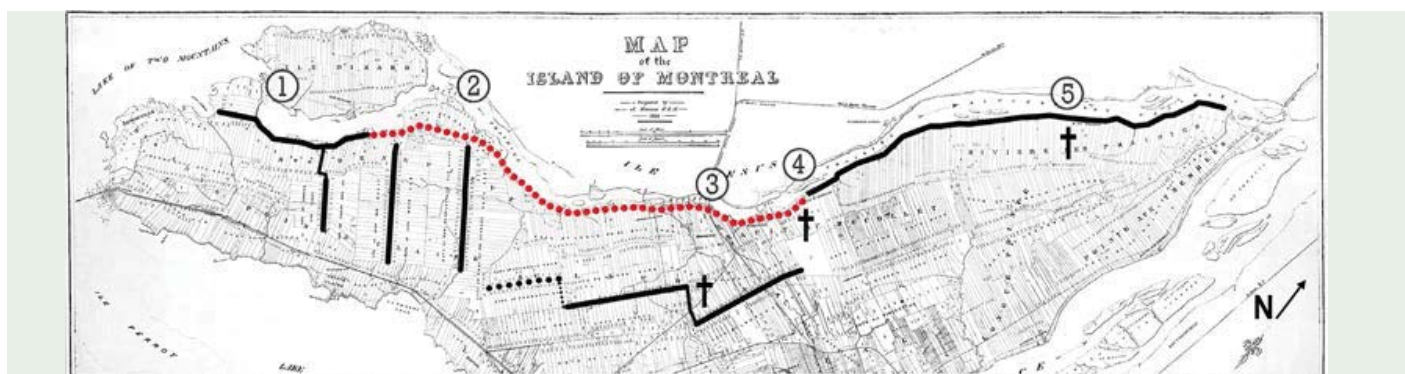


Figure 2 - Chemins des côtes du nord de l'île de Montréal en 1738.
Crédit : Cartographie : Rielle (1904); Denis Tremblay, 2020.

Les numéros : rapides ou saults, d'amont en aval

N° 1. Rapides de Cap-Saint-Jacques

N° 2. Rapides du Cheval Blanc

N° 3. Le sault au Récollet originaire, renommé Gros Sault

N° 4. Rapides situés à l'île de la Visitation, dits du Sault-au-Récollet

N° 5. Rapides de la Rivière des Prairies

Les croix : églises ou chapelles paroissiales.

Sous le n° 3 (mais à l'intérieur de l'île), Saint-Laurent

Sous le n° 4, La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie du Sault-au-Récollet

Sous le n° 5, Saint-Joseph de la Rivière-des-Prairies

[Non indiquée] L'église Sainte-Geneviève construite après 1738 (entre nos 1 et 2)

Traits pleins larges : chemins des côtes rurales, fonctionnels en 1738

Traits pointillés : côtes concédées avant 1738 sans chemin verbalisé à cette date

Pointillés noirs : chemin de la côte Saint-François-de-Sales (verbalisé en 1792)

Ligne pointillée rouge : tronçon riverain verbalisé en 1743

Des huit terres de cette époque recoupant l'actuel parc-nature du Bois-de-Saraguay, cinq ont été concédées en 1717-1718, une en 1720 et une dernière en 1725¹². Dans les actes de concession, ces terres et toutes les autres jusqu'au Gros Sault sont considérées comme faisant partie de la côte Sainte-Geneviève (Beauregard, 1990 : 18).

¹¹ Le Livre terrier de l'île de Montréal et l'Aveu et dénombrement de 1731 révèlent de nombreux recoupements de patronymes entre les propriétaires des terres riveraines et ceux des côtes voisines.

¹² Nos 375 à 382 du terrier seigneurial (numérotation créée après les concessions). Fonds du Séminaire de Saint-Sulpice, P073-1-D14, nos 375 et 376). [Terrier de l'île de Montréal]. Archives de la Ville de Montréal (AVM), Montréal..



Figure 3 - Reconstitution du réseau viaire du centre-nord-ouest de l'île en 1800. Crédit : Cartographie : Rielle (1904); Denis Tremblay, 2020

Zone verte : actuel parc-nature du Bois-de-Saraguay

Les croix : églises paroissiales

- Saint-Laurent (en bas, au sud-est)
- La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie du Sault-au-Récollet (nord-est)
- Sainte-Geneviève (sud-ouest)

Ruisseaux :

- RR Raimbault
- RB Bertrand

Chemins :

- Noir : avant 1738 (sauf deux tronçons un peu plus tardifs, vers la droite)
- Jaune-orange : 1739
- Rouge : 1743
- Rouge pointillé : entre 1743 et 1800

Points rouge A, B, C : points de référence en lien avec le texte; A-B, tronçon étudié

Divisions territoriales (pointillés gris) :

- Entre les côtes Sainte-Geneviève et La Visitation-du-S.-au-R. (sous zone verte); division au livre terrier avant reconnaissance officielle de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc
- Paroisse Saint-Laurent telle que délimitée au XIX^e siècle

La côte Sainte-Geneviève inversée : Saint-Louis-du-Bois-Franc

Le chemin riverain du nord de l'île de Montréal est complété avant 1800. Une nouvelle côte rurale, Saint-Louis-du Bois-Franc, est apparue entre la rive et les terres de la côte des Vertus. Elle est issue de l'inversion d'une partie importante de la côte Sainte-Geneviève originale, et elle est desservie par deux chemins, l'un près de la rive et l'autre à l'intérieur des terres (figure 3). Nous allons en suivre la formation.

Les ruisseaux tributaires de la rivière des Prairies font partie du contexte géographique de ce secteur. Le ruisseau Notre-Dame-des-Neiges ou Raimbault (RR, figure 3) – du nom du notaire montréalais qui possède alors les terres où se situe l'embouchure –

trouve sa source principale sur le mont Royal. Plus à l'ouest, un autre ruisseau important se jette dans la rivière des Prairies à l'extrémité d'une terre appartenant vers 1740 à des Berthelet dit Savoyard, et plus tard à des Bertrand qui lui laisseront son nom (RB, figure 3). Un autre ruisseau, beaucoup plus petit, draine le secteur où le trouve l'actuel parc-nature; sans appellation connue, ce sera pour nos besoins le ruisseau du Bois-de-Saraguay.

La côte inversée, phase 1 : section du Bois-Franc

En 1739, le grand voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc se présente pour doter d'un chemin une deuxième section de la côte Sainte-Geneviève (trait jaune-orange, figure 3), très loin du premier tronçon verbalisé deux ans auparavant¹³. Au lieu de longer la rivière, le nouveau « grand chemin royal » de cette section se trouve au tré carré des terres qu'il doit desservir, c'est-à-dire au fond des lots par rapport au front originaire (ou devanture) donnant sur la rivière. Les habitants utilisent bientôt une autre appellation pour désigner cette partie de la côte Sainte-Geneviève, celle du Bois-Franc. On trouve sur ces terres plus d'arpents carrés cultivables au sud-est du ruisseau Bertrand qu'entre ce dernier et la rivière des Prairies.

La raison principale de l'inversion de la côte réside toutefois probablement dans la dynamique sociale de la colonisation du secteur. Le même procès-verbal porte en effet sur un chemin de communication qui reliera ce nouveau chemin d'habitation à la côte des Vertus et, de là, à l'église Saint-Laurent et à la ville (trait jaune-orange vertical, figure 3). Aucun chemin public n'est alors prévu vers la rivière ni, par conséquent, vers la première section de la côte Sainte-Geneviève. Les habitants viennent pour la plupart de la paroisse Saint-Laurent, ce que les seigneurs sulpiciens savent et reconnaissent en acceptant ce projet d'aménagement. Géographie et sociabilité obligent.

Grands chemins royaux et chemins de communication correspondent aux deux grands types de voies rurales de l'époque. Les premiers traversent et desservent toutes les terres d'une côte. On y construit normalement les maisons, mais contrairement à ce cas-ci, on bâtit généralement en devanture des lots; de ce fait, on dit également chemin de front, ou de base. Les chemins de communication – aussi dits descentes ou montées – servent quant à eux à relier les côtes entre elles. Ils sont en général tracés sur une ligne de division entre deux terres, d'où l'expression *chemin de ligne* également employée.

Les grands voyers doivent, suivant leur mandat, prendre les initiatives requises quant aux grands chemins royaux, mais ils répondent aussi aux demandes des seigneurs ou des habitants à leur sujet. Pour les chemins de communication et pour certains autres cas particuliers, il s'agit plutôt de répondre aux requêtes. Les habitants réalisent pour leur part tous les travaux de voirie, sans rémunération, chacun travaillant sur sa terre pour les grands chemins royaux, ou participant aux

13 Fonds Grands voyers, E2, P207, Lanoullier de Boisclerc, J.-E. (1739, 13-18 juillet). BANQ, Québec. numerique.banq.qc.ca/patrimoine/archives/52327/3316957

corvées collectives pour les chemins de communication. Des corvées sont aussi organisées pour les travaux complexes ou ardues sur les chemins royaux, ou encore pour de petits segments *de ligne* qui en font partie intégrante dans certains tracés en escalier (trait jaune-orange, figure 3). En recevant les concessions, les habitants de Nouvelle-France acceptent de « souffrir » un chemin public sur leur terre, soit un segment de grand chemin royal. Non pas deux. Le grand voyer ne pourrait leur imposer un second chemin; ou il faudrait que ce soit à leur propre demande.

La double demande de 1739 – pour un chemin royal au trécaré des terres et pour une descente vers la côte des Vertus – provient dans ce cas-ci des habitants. Cette partie du réseau viaire est donc pensée d’abord par eux en fonction de leurs besoins. Les volontés des habitants prennent vraisemblablement d’abord forme dans les couples concernés, tel celui formé par Philippe Fache dit Robert et sa seconde épouse Jeanne Joubert – Philippe est le fils d’un couple installé sur la côte des Vertus depuis 1705 (Bessière et D’Amour, 2008 : 41).

Le grand voyer Lanoullier de Boisclerc répond positivement aux requêtes des ménages du secteur tout en arbitrant certaines questions litigieuses, en réglant les détails du tracé et en consignait les travaux à réaliser par tous et chacun. Son procès-verbal constitue un contrat social autant qu’un devis de voirie, d’autant plus que les habitants doivent non seulement aménager les chemins et les ponts, mais aussi voir à leur entretien à long terme.

La côte Saraguay

À l’extrémité riveraine de ces terres du Bois-Franc se trouve un chemin verbalisé par Lanoullier de Boisclerc en 1743, chemin qui crée le lien avec l’ouest de la côte Sainte-Geneviève (à gauche de RB et A, figure 3) (Roy, P.-G., 1923 : vol. 1, 126); il s’agit de l’un de ces quatre procès-verbaux dont il ne subsiste que le sommaire. Cette liaison est sans doute prolongée d’emblée vers le sud-est, dans le même procès-verbal, au moyen d’un chemin de communication, dit plus tard montée du Bois-Franc ou montée Bertrand¹⁴ (trait vertical rouge sous le point A, figure 3). Il faut également un pont pour franchir le ruisseau Bertrand, et pont il y a, baptisé Savoyard, une appellation conservée quand on le reconstruit en 1798¹⁵. Ce long tronçon de la côte Sainte-Geneviève (entre la croix indiquant l’église et le point A, figure 3) porte l’appellation populaire de côte Saraguay dès le xviii^e siècle. Il s’agit probablement d’une variante d’*Oserake*, signifiant à la *chaussée de castors* en langue iroquoienne Kanienkehaka (Cuock, 1882 : 36).

L’extrémité riveraine de cette section dite du Bois-Franc de la côte Sainte-Geneviève est d’abord inhabitée, mais les choses changent avant 1800 (trait rouge au nord du trait jaune-orange, plus ou moins parallèlement; figure 3). On scinde des terres et les lots au nord du ruisseau sont dès lors considérés comme faisant partie de la

14 Fonds Grands voyers, E2,S1,D10 : 94-95. Lacroix, P. (1799, 14 août). BAnQ, Vieux-Montréal, Montréal

15 Fonds Grands voyers, E2,S1,D10 : 52. Lacroix, P. (1798, 28 mai).

côte Saraguay. En 1743, toutefois, le grand voyer ne peut imposer aux habitants du Bois-Franc d'ouvrir et entretenir un grand chemin royal riverain inhabité en plus de leur chemin d'habitation verbalisé en 1739. Il le traite donc comme un chemin de descente (sans être *de ligne*) à la charge de tous les habitants de la paroisse Sainte-Geneviève qui en seront les utilisateurs pour aller en ville et, au besoin, aux moulins hydrauliques de La Visitation, une approche qui provoquera des litiges au siècle suivant (Fonds Municipalité du Comté de Jacques-Cartier, 1831-...).

Soulignons enfin que la création des paroisses La Visitation-... du Sault-au-Récollet et Sainte-Geneviève a donné lieu à l'établissement d'une ligne de division commune qui passerait aujourd'hui dans le parc-nature du Bois-de-Saraguay (pointillé gris sous la zone verte, figure 3)¹⁶. Entre cette ligne de division et la montée du Bois-Franc un peu plus à l'ouest, se trouvent quelques terres dont il sera question plus loin, mais notons déjà que ce petit segment est essentiel pour le lien entre les deux paroisses.

La côte inversée, phase 2 : section « côte Saint-Louis »

Lanoullier de Boisclerc répond en 1743 à une seconde demande pour une inversion de la côte Sainte-Geneviève originaire, soit « un chemin de trait quarré [sic] dans la côte Saint-Louis » (Roy, P.-G., 1923 : vol. 1, 127) (section rouge du chemin intérieur de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc, figure 3). Les maisons et bâtiments de ferme y seront construits, comme dans la première section de côte inversée, ce que les procès-verbaux ultérieurs et les documents cartographiques confirment (Fonds Grands voyers, 1786-1799¹⁷). Entrent en jeu les mêmes liens sociaux avec la paroisse Saint-Laurent que lors de la première inversion. Il n'y a pas l'équivalent d'un ruisseau Bertrand pour constituer un obstacle, mais on trouve près de la rivière de nombreuses cuvettes humides – encore visibles dans le parc-nature.

Ni le sommaire disponible ni les procès-verbaux plus tardifs ne font ou ne feront mention d'un statut spécifique pour ce chemin d'habitation, outre le fait qu'il se situe au trécarré des terres originaires, et ce, contrairement à la première section de côte inversée dotée explicitement d'un « grand chemin royal » au trécarré. En s'en tenant à verbaliser cette fois un chemin sans statut particulier, créé à la demande des habitants, le grand voyer garde les coudées franches pour l'ouverture au nord d'un grand chemin royal riverain dans les boisés.

Le nouveau chemin d'habitation dispose par ailleurs dès son ouverture d'un chemin de communication allant, côté nord, vers la rivière (en direction de B, figure 3) et, de là, vers les moulins de La Visitation, et, côté sud, vers l'église Saint-Laurent. Les habitants de la côte des Vertus utiliseront aussi ce chemin pour accéder à La Visitation, et, à cause de cela, ils contribueront à son entretien.

¹⁶ Entre les terres n^{os} 375 et 376 du terrier seigneurial. Fonds du Séminaire de Saint-Sulpice, P073-1-D14. Archives de la Ville de Montréal, Montréal.

¹⁷ Fonds Grands voyers : E2, S1, D10 : 20-21. Boucher de Boucherville, L.-A. (1786, 7 juin). BAnQ, Vieux-Montréal, Montréal; E2, S1, D2 : 132-133. Boucher de Boucherville, L.-A. (1788); E2, S1, D2 : 243. Boucher de Boucherville, L.-A. (1792); E2, S1, D10 : 99 et 100. Lacroix, P. (1799, 14 août); E2, S1, D10, pp. 123-124. Lacroix, P. (1799, 3 décembre).

La côte Saint-Louis-du Bois-Franc entière

Le chemin du Bois-Franc créé en 1739 et celui de la « côte Saint-Louis » de 1743 semblent d'abord ne pas communiquer entre eux, le hiatus étant dû à la présence de quelques très longues terres de 67 arpents linéaires entre la rivière et le chemin de la côte des Vertus, les maisons donnant sur cette dernière (Roy, A., 1943; Mathieu, 1991). On comble ce hiatus avant la fin du XVIII^e siècle, créant ainsi une côte Saint-Louis-du-Bois-Franc unifiée, et ce, sans recourir aux services d'un grand voyer (segment pointillé rouge entre les tracés jaune-orange et rouge de la côte, figure 3)¹⁸.

Le chemin du Bois

Pour que les habitants des côtes Sainte-Geneviève–Saraguay, Saint-Louis-du-Bois-Franc, Saint-François-de-Sales et des Vertus accèdent aux moulins de La Visitation, il faut bien évidemment que le chemin riverain soit complété (à droite de A et B, figure 3).

Les 18 et 19 juillet 1743, Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc rédige un procès-verbal suivant lequel, selon le sommaire conservé, il « marque et trace un grand chemin de 36 pieds de largeur dans la côte de la Visitation, paroisse [La Visitation-...] du Sault-des-Récollets, île de Montréal, à prendre depuis et compris Berthelot dit Savoyard jusques et compris Jacques Giasson » (Roy, P.-G., 1923 : vol. 1, 125-126) (section A-B-C, figure 3). Ce tronçon est clairement situé dans la côte La Visitation-du-Sault-au-Récollet, qui se superpose à la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc dont les habitants fréquentent l'église Saint-Laurent!

Un Berthelet dit Savoyard détenait déjà en 1731 la terre riveraine où se trouvait l'embouchure du ruisseau Bertrand (Mathieu, 1991, n° 5883; RB, figure 3). Antoine Berthelet l'avait obtenue en 1717¹⁹. Partiellement défrichée en 1731, elle était encore sans bâtiment. Il s'y trouve probablement une maison en 1743, car François Berthelet dit Savoyard, fils d'Antoine, marié en 1738, en est devenu propriétaire en 1740 – elle sera cédée à Joseph Bertrand en 1759. On trouvait en 1731 d'autres Savoyard issus de la même famille sur les côtes intérieures voisines, mais nulle part ailleurs sur l'île. Le procès-verbal ne peut faire référence qu'au Savoyard propriétaire de la terre riveraine où se trouve l'embouchure du ruisseau Bertrand²⁰.

18 Cela fait, la descente ouverte en 1739 disparaîtra (trait jaune-orange rejoignant la côte des Vertus, figure 3).

19 Fonds du Séminaire de Saint-Sulpice, P073-1-D14, n° 371. Archives de la Ville de Montréal, Montréal.

20 Les sources généalogiques ne révèlent aucun Berthelot dit Savoyard à l'époque. Celui mentionné par Lanoullier de Boisclair en 1743 ne peut être qu'un Berthelet dit Savoyard et, dans le contexte, il s'agit assurément de François.

Jacques Giasson est pour sa part censitaire depuis 1730 d'une terre au Gros Sault, immédiatement à l'est de la grande propriété Raimbault (C, figure 3)²¹. En 1731, l'Aveu et dénombrement situait au même endroit un « nommé Chiasson » (Mathieu, 1991, n° 5873). Il n'y avait alors sur l'île de Montréal aucun autre censitaire portant le patronyme Chiasson ou Giasson (Mathieu, 1991: index).

Le tronçon couvert par ce procès-verbal se situe donc certainement entre le ruisseau Bertrand et le Gros Sault. Il s'étend sur un peu plus d'une lieue (5,5 km).

La largeur du chemin

Le grand voyer prévoit pour ce chemin une largeur de 36 pieds français (11,7 mètres), comme il l'a fait en 1737 pour les chemins des côtes de l'ouest de l'île. Il s'agit d'une largeur supérieure au minimum réglementaire de 24 pieds français (7,8 mètres) en vigueur depuis 1706²², largeur à laquelle Lanoullier de Boisclerc s'en est d'ailleurs tenu auparavant pour le grand chemin royal du Bois-Franc (1739). La largeur attribuée au chemin du Bois lui donnerait donc une certaine importance. En théorie, en 1743, un chemin de 36 pieds français de largeur comprendrait une chaussée de cette largeur et, au besoin, deux fossés de trois pieds français en supplément. Qu'en est-il vraiment sur le terrain?

Un segment du chemin du Bois, de 240 mètres de longueur, a été délaissé en 1962 pour être remplacé par un nouveau tronçon de route; il constitue un précieux vestige qui, par rapport au tronçon de remplacement toujours en fonction, nous rapproche de quelque 60 ans du chemin ancien (figures 4 et 5). La chaussée asphaltée de ce segment délaissé est recouverte de chaque côté d'une bande de terre végétalisée, formée par compostage depuis l'abandon du chemin. En enlevant la terre jusqu'aux bordures originales, cette chaussée asphaltée mesure 20 pieds anglais de largeur (6,1 mètres), soit 18,8 pieds français. Avec un accotement normal de chaque côté, ce serait encore loin des 36 pieds français de 1743. Un si important rétrécissement de la chaussée entre 1743 et 1962 paraît improbable.

En 1913 la largeur standard des chaussées macadamisées sur les routes régionales du Québec n'était que de 16 pieds anglais (15 pi français; 4,87 m) (Ministère de la Voirie, 1913: 14). On peut se demander si la partie centrale vraiment carrossable de la chaussée du XVIII^e siècle n'aurait pas été elle aussi d'environ 15 pieds français de largeur.

21 Fonds du Séminaire de Saint-Sulpice, P073-1-D14, n° 401. Entre la terre de Giasson et celles de Raimbault, il y en avait une autre, concédée à Madame de la Chauvignerie en 1726, mais Raimbault l'a acquise en 1730.

22 Règlement de police du Conseil souverain, 1706 (Législature de Québec, [1889], 238).



Figure 4. Segment du chemin du Bois-de-Saraguay délaissé en 1962. Revêtement asphalté de 20 pieds anglais (6,1 mètres), soit 18,8 pieds français. La même mesure a été obtenue à deux endroits en dégagant la terre formée depuis 1962 par compostage sur les côtés de la chaussée asphaltée. Photographie prise à proximité du ruisseau du Bois-de-Saraguay, au débit maintenant réduit, où un ponceau de béton a remplacé le dernier pont de bois. Crédit : G. Lauzon, novembre 2020.



Figure 5. Segment du chemin du bois de Saraguay délaissé en 1962, sur une photographie aérienne de 1948. Le segment délaissé est en rouge. Le tracé du tronçon de remplacement en pointillés. Le cercle indique l'emplacement de l'ancien petit pont Robert, remplacé par un ponceau de béton. Les traits verts indiquent les limites de l'actuel parc-nature du Bois-de-Saraguay. Photographie : Ville de Montréal (1948). [Montage de photographies aériennes]. (VM97,S3,DT, lignes-images 27:49-51,28:51-53,29:49-52). Crédit : Archives de la Ville de Montréal, Montréal.

Par ailleurs, le plan des voies publiques appartenant à la Ville de Montréal (de 1900 à 2000) montre clairement le tronçon de route traversant le bois avant 1964²³. La largeur de l'emprise publique à cette date, mesurée sur plan, correspond, conversions faites, à plus ou moins 36 pieds français, avec des variantes d'un sous-segment à l'autre.

En guise d'hypothèse, les 36 pieds français (11,7 mètres) requis en 1743 par le grand voyer pour ce tronçon, comme pour tout le chemin riverain à compter de 1737 et pour les côtes de l'ouest de l'île, donneraient une largeur dûment déboisée et épierrée de 36 pieds – largeur qui correspondrait plus ou moins à l'emprise publique encore mesurable en 1964. La chaussée mise en place et entretenue par les habitants serait toutefois beaucoup plus étroite, peut-être aussi peu que 18 pieds français (5,85 mètres) – une largeur fonctionnelle courante pour les chemins secondaires –, avec des fossés en supplément au besoin. Une fois soustraits les bordures ou accotements souvent imparfaits, on aurait au centre de la chaussée un chemin vraiment carrossable de peut-être 15 pieds français de largeur, l'équivalent des 16 pieds anglais de macadam standard en 1913.

Les ponts

Le ruisseau Raimbault croise le tronçon couvert par ce procès-verbal et requiert forcément un pont, non mentionné dans le bref sommaire qui subsiste. En 1788, le grand voyer de Montréal René-Amable Boucher de Boucherville traite explicitement du pont du ruisseau Raimbault, alors à reconstruire²⁴; il existait donc un pont auparavant. Ce document de 1788 précise qu'il y aura eu « plusieurs ponts de faits [n'ayant] pu durer longtemps à cause de la force des eaux au printemps ». Le pont est d'ailleurs remplacé de nouveau dix ans plus tard. À noter que plusieurs chemins et ponts du secteur sont revisités en 1798-1799 par le grand voyer adjoint du district de Montréal, Paul Lacroix. Un nouveau moulin hydraulique, mis en fonction en 1800 au Gros Sault, explique sans doute l'intérêt pour un réseau viaire révisé dans tout le secteur.

Ces travaux de fin de siècle comprennent un autre pont, celui-là servant à franchir le petit ruisseau du Bois-de-Saraguay²⁵. Paul Lacroix intervient « suivant la requête de Michel Robert, habitant de la paroisse Saint-Laurent » pour « la réparation et entretien d'un pont traversant le chemin Royal sur [sa] terre ». Lacroix est d'avis que le pont « reste où il est établi et soit rétabli suivant et conformément à la Loi [...] et le tout à la charge de ceux qui y amènent leurs eaux²⁶ ». Outre Michel Robert, Lacroix identifie trois Groulx, trois Saint-Aubin, un Aubry et un Cousineau, tous

23 Registre de plans des propriétés de la Ville de Montréal 1900-2000, VM004-01-10, folios 13 et 18. Archives de la Ville de Montréal, Montréal. Tiré de http://depot.ville.montreal.qc.ca/registres-proprietes-ville/VM004-01_015_Volume10.pdf

24 Fonds Grands voyers, E2, S1, D2, p. 132. Boucher de Boucherville, L.-A. (1788, 5 juillet). BANQ, Vieux-Montréal, Montréal.

25 Fonds Grands voyers, E2, S1, D10, p. 97. Lacroix, P. (1799, 14 août).

26 C'est-à-dire ceux dont les terres sont drainées par le ruisseau, en amont du pont.

propriétaires des terres drainées par ce ruisseau, et par conséquent responsables du pont. Le petit cours d'eau rencontre le « chemin royal » riverain sur la terre de Robert avant de bifurquer et de se jeter dans la rivière des Prairies un peu plus à l'est. Cette reconstruction en 1799 confirme, si besoin est, l'existence déjà ancienne du pont lui-même et du chemin royal qu'il dessert.

La largeur du pontage en bois est de 18 pieds français selon le procès-verbal, ce qui doit laisser environ 15 pieds disponibles entre les garde-corps, soit à peu près la largeur plausible de la chaussée vraiment carrossable du chemin²⁷. S'appuyant sur le procès-verbal, qui couvre toutes les composantes du pont, les archéologues ont fait en 2014 une inspection visuelle autour du ponceau de béton en place, sans rien trouver; une approche par excavation reste possible (Ethnoscop, 2018 : 198).

Le document identifie donc nommément les censitaires devant assumer la construction et l'entretien de l'ouvrage, car « leurs eaux » passeront dessous. En 1788, dans le cas du pont Raimbault, Boucher de Boucherville confie quant à lui aux officiers de milice le soin d'identifier les habitants devant contribuer aux travaux de reconstruction, soit parce qu'ils « y amènent leurs eaux », soit parce qu'ils en auront besoin pour aller aux moulins du Sault. Le pont Savoyard, reconstruit en 1798, est quant à lui à la charge exclusive « de tous les habitants y déchargeant leurs eaux », les habitants de quatre côtes étant en cause.

Cette question des terres drainées, en tant que critère d'attribution de la responsabilité des ponts, n'a apparemment jamais été traitée dans l'historiographie²⁸. La responsabilité souvent attribuée aux usagers du pont – ceux qui doivent le franchir régulièrement – est connue, de même que la responsabilité collective paroissiale, voire inter-paroissiale, pour les ponts d'importance. La responsabilité des ponceaux requis pour des fossés de drainage individuels a également été documentée, mais pas celle liée aux terres, souvent très nombreuses, drainées par les ruisseaux à franchir. Peut-il s'agir d'une approche particulière des grands voyers de Montréal à la fin du siècle?

Un chemin royal sans habitation

Sur ce même chemin riverain, entre les deux chemins de communication de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc (section A-B, figure 3), il n'y a aucune maison en 1743, ni encore en 1800 – il n'y en aura toujours pas en 1879 (Hopkins, 1879). On y trouve plutôt les boisés ou « terres à bois » des agriculteurs. Le grand voyer ne pouvant imposer aux censitaires de « souffrir » deux chemins royaux, il confie aux habitants de la « côte Saint-Louis » le grand chemin royal en devanture de la côte Sainte-Genève originaire, devenue la côte La Visitation-du-Sault-au-Récollet, en même temps qu'il répond à leur propre requête pour un chemin de trécaré devant desservir leurs maisons. Souffrir deux chemins devient ainsi leur choix.

27 Selon Roland Sanfaçon (1958 : 9), la largeur usuelle du pontage est de 15 pieds sous le Régime français, soit trois pieds de moins que sur le pont Robert de 1799.

28 Léon Robichaud, avec qui j'ai eu un échange à ce sujet, confirme qu'il s'agit d'un constat inédit.

Les quelques terres de 67 arpents de longueur que nous avons déjà évoquées, constituées par la jonction bout-à-bout de lots originaires des côtes des Vertus et Sainte-Geneviève, ne posent pas de problème juridique, car il est normal que deux grands chemins royaux soient ouverts et entretenus par les propriétaires en tel cas. Il reste enfin le cas particulier des quelques terres du Bois-Franc entre la montée du même nom (A, figure 3) et la ligne de division entre les côtes Sainte-Geneviève [–Saraguay] et La Visitation-du-Sault-au-Récollet, où il y a depuis 1739 un grand chemin royal au trécaré des lots originaires. Faute de procès-verbal complet, il est difficile de connaître l'arrangement trouvé ou la solution imposée en ce cas²⁹.

L'existence de la côte Sainte-Louis-du-Bois-Franc et l'appartenance de ses habitants à la paroisse Saint-Laurent seront clairement confirmées au XIX^e siècle (lignes pointillées grises montrant les limites de la grande paroisse Saint-Laurent, figure 3). Les documents notariés révéleront par ailleurs tout un éventail d'appellations utilisées pour la voie riveraine, dont chemin de Sainte-Geneviève et chemin de la Reine. Pour certains, ce sera un prolongement du chemin de la côte Saraguay, l'usage de ce nom populaire de la côte Sainte-Geneviève se prolongeant un peu vers l'est. Pour d'autres, ce sera le chemin du Bois, ou du Bois-du-Sault, sans doute en référence au Gros Sault très proche (Beauregard, 1990 : 23; Bessière et D'Amour, 2004 : 55; actes notariés divers). Tout bien considéré, au-delà des nuances juridiques et du jeu complexe des appartenances et de la toponymie, ce chemin du Bois existe à compter de 1743 en tant que grand chemin royal de bonne largeur (déboisée).

Le grand voyer Lanoullier de Boisclerc, dans un autre de ses quatre procès-verbaux perdus de 1743 (notre dernier), « marque et trace le grand chemin de la rivière des Prairies, du côté du nord, de 36 pieds de large » (Roy, P.-G., 1923 : vol. 1, 125). Ce sommaire laconique devrait logiquement porter sur le tronçon d'une lieue (5,2 km) entre le Gros Sault et La Visitation, qui complète le parcours riverain de 1743 au nord de l'île.

Un chemin de ceinture

Le grand voyer trouve donc une solution juridiquement valable lui permettant de demander aux habitants de la nouvelle côte Saint-Louis-du-Bois-Franc d'ouvrir et d'entretenir deux chemins au travers de leurs terres, entre leurs deux chemins de communication, et ce, alors que la voie riveraine (section A-B, figure 3) ne leur est pas vraiment utile. Elle l'est plutôt pour les habitants de la côte Sainte-Geneviève–Saraguay voulant se rendre à La Visitation. Ces derniers seraient-ils mis à contribution? Ce n'est pas impossible. Mais peut-être qu'entrent aussi en jeu d'autres considérations.

S'il n'était réalisé, il ne manquerait que ce chemin du Bois pour boucler le tour viaire de l'île. Le grand voyer Lanoullier de Boisclerc a déjà auparavant contribué de façon remarquable à rendre fonctionnel le *chemin du Roy* entre Québec et Montréal.

²⁹ L'examen de toutes les chaînes de titres ultérieures complètes pourrait sans doute révéler des indices *a posteriori*.

Puisqu'il doit de toute façon régler des problèmes usuels de voirie dans le secteur, il pourrait en profiter en 1743 pour y boucler cette ceinture viaire, en accord avec l'intendant et les seigneurs et, pourquoi pas, avec les habitants devant faire le travail, mais encore faut-il les convaincre de l'importance de ce chemin de ceinture.

La carte de l'île de la figure 4 provient du grand plan-index des cartes dites Murray (1760-1763) couvrant toute la vallée du Saint-Laurent³⁰ (figure 6). Grâce à ses grandes dimensions, ce plan-index offre cette intéressante carte de l'archipel de Montréal d'un intérêt majeur pour notre sujet. Elle montre en effet un chemin de ceinture complet autour de l'île, incluant le tronçon qui nous intéresse. Étonnamment, les voies de l'intérieur n'apparaissent pas, à l'exception du chemin de Montréal vers La Visitation, de celui de Lachine et d'un autre, très court, au nord-est. Les cartes sectorielles qui montrent de fins détails portent elles aussi uniquement sur le pourtour de l'île, le chemin entre Montréal et La Visitation n'y étant même pas dessiné. Il s'agit de cartes militaires, et pour les militaires de larges rivières enserrant une île constituent sans doute une ligne de défense naturelle dont il faut pouvoir assurer la surveillance et, au besoin, la défense en tous points.

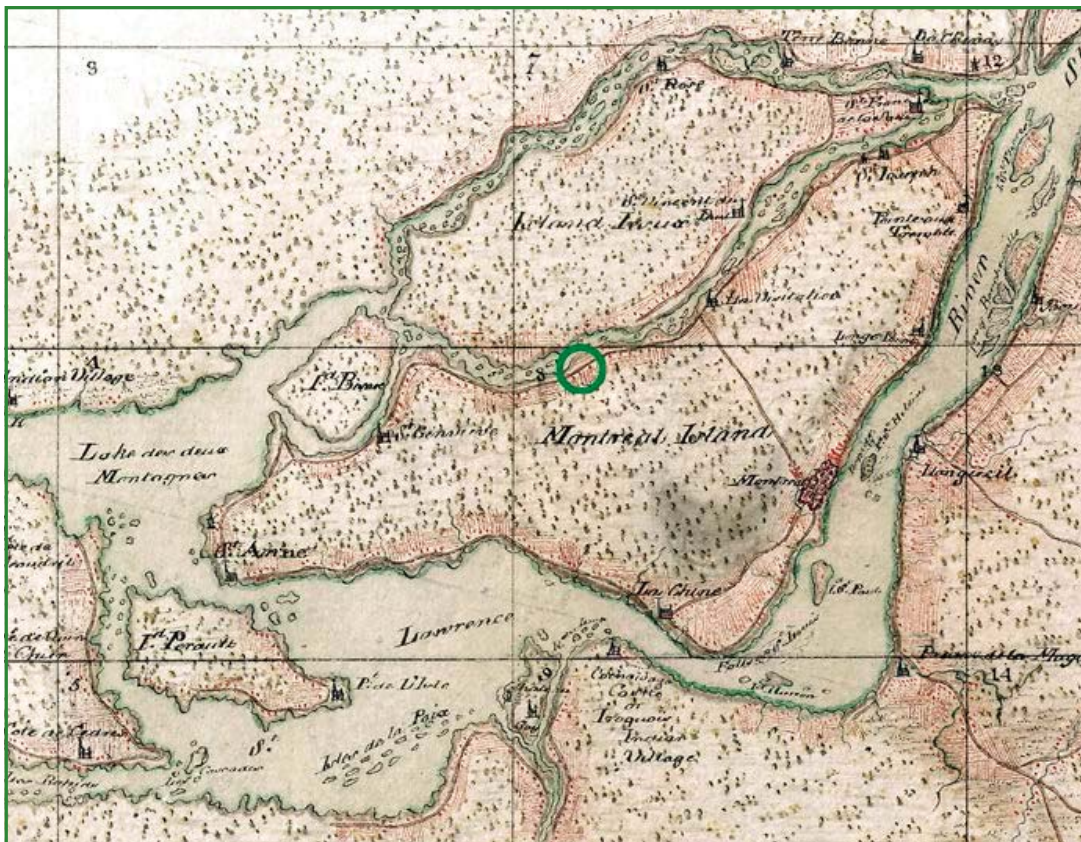


Figure 6. L'île de Montréal vers 1760-1761 : extrait du plan-index des cartes Murray. Le cercle vert montre l'emplacement de l'actuel parc du Bois-de-Saraguay. Le petit 8 à gauche du cercle vert renvoie à une carte sectorielle; celle-ci contient une mention à l'effet que cette zone n'a pas fait l'objet de relevés sur place (has not been surveyed). Crédit : Murray (1760-1762).

³⁰ Murray, J. (1760-1763). [Plan-index]. Tiré de central.bac-lac.gc.ca/.item?app=fondsandcol&op=img&rid=e010944374_1

Si ce constat prévaut à l'époque de Murray, il vaudrait en 1743 pour les autorités de la Nouvelle-France, autorités dont fait partie Lanoullier de Boisclerc. Le fort Senneville sera d'ailleurs remis en service en 1747-1748, au lac des Deux-Montagnes non loin de l'entrée de la rivière des Prairies, avec une petite garnison de 15 hommes, et ce, peu après quelques raids agniers (de la nation Kanienkehaka ou, plus tard, *Mohawk*) incités par le gouverneur de la colonie de New York, dans le contexte de la guerre de Succession d'Autriche commencée en Europe en 1740 (Robichaud, Stewart, 2000 : 78). Lun de ces raids aura lieu sur l'île Perrot, entre les lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes. Alors qu'il y a déjà des menaces de guerre dans la colonie en 1743, pour les habitants la reprise éventuelle des hostilités avec les Anglais et leurs traditionnels alliés de la Ligue des Cinq Nations peut déjà soulever des craintes viscérales.

Quoi qu'il en soit à cet égard, Lanoullier voit sans doute la complétion d'un chemin de ceinture comme étant dans l'ordre des choses. Il peut chercher à faire partager sa vision du réseau viaire aux habitants, tout en faisant valoir certaines préoccupations militaires. S'il ne peut les convaincre, il dispose toujours de son pouvoir décisionnel, en espérant que les travaux se fassent diligemment malgré tout.

Contrairement au plan-index, la carte sectorielle de Murray qui couvre à la fois Montréal et la paroisse Saint-Laurent ne montre pour cette dernière aucun chemin le long de la rivière des Prairies; une note souligne simplement que *this Parish is not surveyed*³¹. Sans remettre en cause l'importance théorique probable pour les autorités d'un bon chemin de ceinture, cela révèle peut-être un certain manque d'intérêt sitôt après la Conquête pour le segment particulier qui nous occupe.

Une autre carte montrant l'île de Montréal à la même époque, très connue celle-là, car souvent publiée, présente des liens incorrectement dessinés entre les églises paroissiales, car trop directs par rapport à la réalité du réseau viaire ([s.n.], *The Isles of Montreal...*, 1761). Un trait oblique sans rapport avec les chemins réels relie ainsi l'église La Visitation du Sault-au-Récollet à l'église Saint-Laurent; un autre trait encore plus fantaisiste relie cette dernière à celle de la paroisse Sainte-Geneviève. Aucun lien n'est tracé entre La Visitation et l'église Sainte-Geneviève, mais sans qu'on puisse s'y fier vu que cette carte offre une représentation généralement peu fiable du réseau viaire. Néanmoins, l'absence de voie riveraine sur ce dessin, combinée à l'absence d'information sur la carte sectorielle de Murray, suggère la possibilité d'un hiatus réel dans le réseau. Le pont Raimbault a notamment pu être emporté par une crue printanière sans avoir été reconstruit avant la production de ces documents; tout indique qu'il s'agit de la cause la plus probable.

31 *Op. cit.* [Montréal et Saint-Laurent] ...e010944374_8. Voir aussi les plans adjacents : [Sainte-Geneviève] ...e010944374_5; [Sault-au-Récollet] ...e010944374_9.

La persistance du bois et du chemin³²

Le nouveau moulin ouvert en 1800 au Gros Sault fait certainement augmenter le trafic de charrettes sur les chemins du secteur. De plus, les *cageux* commencent au début du XIX^e siècle à piloter sur la rivière des Prairies les radeaux de bois équarris provenant de l'Outaouais. Ils doivent après chaque descente faire le parcours inverse sur la terre ferme; le chemin du Bois leur évite ce qui serait un long détour inutile. Les cartes d'époque (Bouchette, 1815; Jobin, 1834) montrent le chemin riverain complet répondant aux besoins des habitants et des *cageux*.

Les cultivateurs de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc ont quant à eux continué à défricher et à épierrier leurs terres jusqu'aux boisés. Ils conservent et exploitent ces derniers pour le bois de chauffage, le bois de construction, le sucre et le sirop d'érable, des zones de pâturage ombragées pour les troupeaux et des parcelles clôturées dans le bois pour les génisses, poulains et pouliches en semi-liberté. Les pierres enlevées des champs sont alignées à la limite des lopins en culture; des alignements plus aérés servent aussi à délimiter entre elles certaines parcelles boisées³³.



Figure 7. Départ d'une chasse à courre en 1916 sur le chemin du Bois-de-Saraguay. Rassemblement devant la propriété Staggerholme. La légende situe la scène à Cartierville, mais elle a lieu à Saraguay, municipalité fondée en 1914. L'emplacement se trouve à l'angle sud-ouest extrême de la partie riveraine du parc-nature actuel. Crédit : John Irwin Cooper, *The History of the Montreal Hunt*, [1953], [p. 102].

32 Cette section de l'article présente des faits saillants tirés d'un rapport de recherche antérieur (Lauzon, 2013) et repris dans le document de présentation du plan de conservation ministériel du site patrimonial du Bois-de-Saraguay (Culture et Communications, 2017).

33 Certaines informations présentées dans ce paragraphe proviennent de Jean-Paul Lapointe, agriculteur retraité de Saint-Janvier au nord-ouest de Montréal, et historien amateur chevronné en matière de pratiques agricoles.

À compter de 1880, des couples de grands bourgeois montréalais, amateurs de villégiature et de chevaux, achètent de larges parcelles entre le chemin et la rivière, puis des boisés au sud de la route et même des terres entières. Ils construisent d'imposantes villas où ils séjournent par périodes. Certains s'installent ensuite à demeure, à commencer par le ménage de Mary Dorothy Molson et Hartland C. MacDougall qui font construire une grande maison en 1930-1931 (Caron, 2008; Lauzon, 2013) – visible du chemin à l'entrée du Bois-de-Saraguay, elle sert aujourd'hui de décor à des séries télévisées.

Parmi leurs loisirs, la chasse à courre occupe une place de choix au début du siècle; il s'agit d'une activité automnale ayant lieu après les récoltes (figure 7). Les boisés servent à lever des renards que l'on poursuit dans les champs sur des kilomètres, quitte à rembourser les frais dus à d'éventuels dommages. En d'autres saisons, les boisés servent à l'équitation et au pâturage des chevaux sur certaines parcelles. Les coupes d'arbres sont par ailleurs probablement très réduites, sauf peut-être pour alimenter les feux de foyer d'agrément. L'équitation reste présente jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, mais la chasse se pratique désormais hors de Montréal.

Des chemins privés, ouverts par les agriculteurs puis maintenus et élargis par ces amateurs de chevaux, ou créés par ces derniers, ont récemment fait l'objet dans le parc-nature d'un aménagement les mettant en valeur et permettant l'observation attentive de la nature. Outre les grandes demeures qui subsistent à proximité des boisés, on trouve près de la rivière les vestiges d'autres maisons et les traces d'aménagements paysagers pittoresques. Une maison-garage dont le comble était occupé par un couple de domestiques est restée présente et entière en bordure du grand chemin. On trouve enfin dans le bois deux points d'eau ayant probablement été utilisés pour les chevaux, l'un comme abreuvoir, l'autre comme bain dans lequel on les faisait passer pour les rafraîchir et les nettoyer après les activités équestres très sportives.

En 1914, les ménages bourgeois du secteur obtiennent la création de la municipalité du village de Saraguay dont le territoire occupe une partie de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc – incluant l'actuel parc-nature.

À la fin des années 1950, des promoteurs immobiliers lancent un projet visant l'occupation résidentielle d'une bonne partie du bois. Le projet échoue, non sans laisser quelques fossés et cinq bornes-fontaines orphelines. À la même époque, sans doute en lien avec des travaux d'aqueduc en rapport avec ce projet, le tracé de l'ancien chemin royal est modifié sur une partie de son parcours, d'où la présence d'une section délaissée (figures 4 et 5). La municipalité de Saraguay est annexée en 1964, le chemin en usage et la partie abandonnée devenant alors propriétés de la Ville de Montréal.

Au cours des années 1970, un projet domiciliaire de plus grande envergure menace tout le bois de Saraguay. Des citoyens s'y opposent fermement, appuyés par des amateurs et des experts, et ce, avec succès, car le site obtient son statut patrimonial

en 1981. Des biologistes fournissent l'argument essentiel, l'ancienneté du bois, que l'on croit alors avoir été largement exempt de modifications anthropiques, surtout dans une bande centrale. Cette perception bien documentée d'un point de vue biologique est ensuite remise en question par d'autres découvertes et recherches ailleurs au Québec au cours des années 1990. La présence pendant un siècle des amateurs de chevaux aurait plutôt contribué à donner au bois de Saraguay des caractéristiques distinctes de celles des « terres à bois » habituelles, au point qu'on a cru y voir des caractéristiques proches de celle d'une forêt précoloniale. Les valeurs patrimoniales mieux comprises du bois de Saraguay, valeurs à la fois naturelles et culturelles, restent évidemment exceptionnelles et ne font l'objet d'aucune remise en question fondamentale.

Des études ont lieu au début des années 1990 en vue de travaux qui sont toutefois reportés pour diverses raisons administratives. En prévision d'une relance des aménagements, de nouvelles études, dont celle à l'origine du présent article, sont réalisées au début des années 2010, complétées par la reconnaissance du parc en tant que site archéologique en 2015 (BjFk-8). L'actuel boulevard Gouin ainsi que la section de chemin délaissée en 1962 sont exclus du site patrimonial déclaré en 1981 (site alors acquis par la Communauté urbaine de Montréal), mais ils sont compris dans le site archéologique.

La Ville de Montréal, qui possède depuis 1964 le chemin public ainsi que l'ancienne section délaissée, hérite du parc en 2002 lors d'une vaste réorganisation municipale et de l'abolition de la Communauté urbaine de Montréal. Propriétaire, la Ville prépare les aménagements encore à venir qui toucheront notamment le boulevard actuel et le segment délaissé en 1962, donc les traces du chemin ancien. Elle poursuit un processus continu de consultation avec les citoyens concernés et travaille en relation avec le ministère de la Culture et des Communications. Le présent article pourrait contribuer à renforcer la prise en compte de la valeur patrimoniale des traces du chemin ancien.

Conclusion

En réponse à la question lancée par Ludger Beauregard en 1990, le chemin qui traverse le bois de Saraguay a été ouvert en 1743 alors qu'était complété tout le chemin riverain entre les emplacements des églises Sainte-Geneviève et La Visitation du Sault-au-Récollet, soit environ 40 % du parcours riverain du nord de l'île de Montréal. Les sommaires de quatre procès-verbaux perdus du grand voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc sont au cœur de cette affirmation, avec l'apport d'un large éventail de procès-verbaux ultérieurs couvrant le même secteur. Il n'est pas certain cependant que tous les ponts, souvent emportés par les crues printanières, aient été en place en 1760, à commencer par le pont Raimbault; ce dernier avait en effet été emporté depuis des années quand il a été remplacé en 1788.

Plus globalement, l'orientation des terres et l'implantation des habitations dépendent des sols et des réalités botaniques préexistantes, du réseau hydrographique et des zones humides, mais aussi des liens de parenté et de sociabilité ainsi que des relations

économiques des habitants. Le réseau viaire reflète les liaisons entre les ménages et leurs parents et voisins de côte, leurs lieux de culte, leurs moulins et leur ville – soit Montréal. La recherche sur l'ouverture du chemin du bois de Saraguay aura donné l'occasion d'observer un cas représentatif à bien des égards de l'occupation du territoire en contexte colonial d'Ancien Régime.

Un aspect particulier jamais abordé auparavant dans l'historiographie est par ailleurs apparu en cours de recherche; il concerne la répartition des tâches entre les habitants lors de la construction des ponts. Étaient considérés comme des usagers potentiellement responsables des travaux non seulement ceux devant emprunter le pont pour leurs déplacements, mais également ceux dont les terres étaient drainées par le ruisseau en amont de l'ouvrage. Il resterait à établir s'il s'agit d'une particularité montréalaise de la fin du XVIII^e siècle.

Si le secteur étudié a permis d'observer certaines réalités courantes à l'époque, un fait central s'avère quant à lui exceptionnel. Les habitants de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc ouvrent sur leurs terres non pas un, mais deux chemins verbalisés en juillet 1743 par le grand voyer : un chemin d'habitation qu'ils ont eux-mêmes voulu au tré carré de leurs terres, du côté de l'église Saint-Laurent et de la ville, et un chemin royal traversant leurs boisés riverains, là où devait se trouver la devanture des terres faisant partie à l'origine de la côte Sainte-Geneviève. Pour des raisons d'ordre naturel et culturel, les couples propriétaires des terres ont *inversé* leur côte; les seigneurs et le grand voyer ont accepté. Il s'agit d'un aménagement viaire et d'un contrat social peu communs.

De façon générale, en ce qui concerne les chemins et les ponts dans le contexte de la Nouvelle-France, il existe une nécessité bien démontrée d'ententes raisonnables entre les autorités royales et seigneuriales – dont le grand voyer fait partie – et les habitants qui réalisent les travaux. Les autorités, le grand voyer en particulier, voient probablement le petit tronçon du bois de Saraguay comme une section nécessaire du chemin de ceinture complet autour de l'île. Un détour par l'intérieur des terres constituerait un hiatus à cet égard. Pour les habitants toutefois, qui doivent en assumer la charge, l'utilité du chemin du bois à l'extrémité riveraine de leurs terres paraît sans doute faible, voire quasi nulle.

L'examen des plans militaires réalisés peu après la Conquête et la prise en compte d'événements survenus en 1747-1748 dans l'ouest de l'île, dans le contexte de la guerre de Succession d'Autriche, suggèrent qu'un tel chemin de ceinture autour de l'île entourée de larges rivières ponctuées de rapides pourrait être considéré dès 1743 comme une composante défensive nécessaire en cas de raids. Ce pourrait être pour les habitants une incitation à « souffrir » volontairement ce chemin royal déboisé de 36 pieds français de largeur dans leurs boisés, à l'instigation du grand voyer, en plus de leur chemin d'habitation au tré carré des lots originaires, créé à leur initiative et juridiquement reconnu.

L'inversion de la côte Sainte-Geneviève au profit de la côte Saint-Louis-du-Bois-Franc relèverait à la fois de la volonté des ménages en cause et de celle des autorités royales et seigneuriales représentées par le grand voyer. Les habitants devant faire les travaux peuvent accepter cette entente de mauvais gré, si elle leur paraît mal fondée, ou avec satisfaction si la notion de chemin de ceinture défensive – en cas de raids plus que d'invasion armée – fait réellement partie des préoccupations de tous. La question reste ouverte.

Il ressort également qu'un chemin rural établi par procès-verbal à 36 pieds français de largeur (11,7 mètres) pourrait correspondre dans les années 1730-1740 à une emprise déboisée et épierrée de cette largeur, mais comportant, au centre, une chaussée plus étroite de peut-être aussi peu que 18 pieds français (5,85 mètres), une largeur fonctionnelle courante; dont peut-être 15 pieds vraiment carrossables (environ 5 mètres). La recherche pourrait être poursuivie à ce sujet, en mettant notamment à profit d'autres segments du parcours riverain du nord de l'île. S'il était confirmé à plus large échelle, le hiatus entre un chemin comportant théoriquement une chaussée de 36 pieds français de largeur et une chaussée réelle beaucoup plus étroite constituerait un autre bel exemple de compromis entre les intérêts des habitants et les objectifs des autorités royales.

Références

Beauregard, L. (1990). « Histoire récente », dans G. Domon, G. Vincent et A. Bouchard (Éd.), *Bois-de-Saraguay – Histoire et caractéristiques* (p. 12-34) [Rapport de recherche], Jardin botanique de la Ville de Montréal et Communauté urbaine de Montréal.

Id. (1984). « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, 28(73-74), p. 47-62. Tiré de erudit.org/fr/revues/cgq/1984-v28-n73-74-cgq2646/021647ar/

Bessière, A. et V. D'Amour (2008). *Étude historique et patrimoniale de la maison Robert, 3900-3902, chemin Bois-Franc, arrondissement de Saint-Laurent* [Rapport de recherche]. Tiré de ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_PAT_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDE_HISTORIQUE.PDF

Brassier, J. (1781). Déclaration du fief et seigneurie de l'Isle de Montréal. Transcrit par C. Perrault (1969). *Montréal en 1781*, Montréal : Payette Radio.

Bussièrès, M. (2009). *De la voie de passage au chemin public: le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec: l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841*, [Thèse de doctorat, Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, Québec, Canada], Cognition. depot.e.uqtr.ca/id/eprint/1283/

Id. (2002). « La charge de grand voyer : de la sinécure au rôle actif », *Cap-aux-Diamants*, (111), p. 6-7. Tiré de <https://www.erudit.org/en/journals/cd/1900-v1-n1-cd0331/67577ac/>

Caron, D. (2008). *La résidence Mary Dorothy Molson, 1095 boulevard Gouin Ouest – Étude historique*, Ville de Montréal – Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise.

Caron, I. (1925). « Le chemin de la rive nord du Saint-Laurent, Québec-Montréal. Historique de la voirie dans la province de Québec », *Bulletin des recherches historiques*, 31(1), p. 286-290.

Id. (1933). « Historique de la voirie dans la province de Québec », *Bulletin des recherches historiques*, 39(4), p. 198-215, 278-300, 362-380, 438-448, 463-482.

Cugnet, F. J. (1775). *Traité de la police : qui a toujours été suivie en Canada, aujourd'hui province de Québec, depuis son établissement jusqu'à la conquête, tiré des différents réglemens, jugemens et ordonnances d'intendants [...]*, Québec : Guillaume Brown. Tiré de canadiana.ca/view/ocihm.33323/2?r=0&ts=1

Culture et Communications Québec (Consulté 2020). *Répertoire du patrimoine culturel du Québec : Site patrimonial du Bois-de-Saraguay*. Tiré de <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?jsessionid=330652A7D91A10150BBFA443682741B2?methode=consulter&id=100544&type=bien>

Id. (2017). *Plan de conservation du site patrimonial du Bois-de-Saraguay*. Tiré de cpcq.gouv.qc.ca/fileadmin/user_upload/docs/Bois-de-Saraguay-Montreal/Plan_conservation_Bois-de-Saraguay_final.pdf

Cuoq, J.-A. (1882). *Lexique de la langue iroquoise*, Montréal : Chapleau et fils.

Deslandres, D., J. A. Dickinson et O. Hubert (Éd.). *Les Sulpiciens de Montréal : une histoire de pouvoir et de discrétion*, Montréal : Fides.

Dumas, N. (1861). « Cadastre abrégé de la Seigneurie de l'Isle de Montréal », *Cadastres abrégés des seigneuries du District de Montréal*, vol. II [1863], n° 61, Québec : Derbishire et Desbarats pour la Reine. Tiré de patrimoinequebec.ca/bibliotheque/index.php

Ethnoscop (2018). *Inventaire archéologique et relevés des aménagements anthropiques (2013-2015), BjFk-8, Parc-nature du Bois-de-Saraguay*, [Rapport présenté à la Ville de Montréal et au ministère de la Culture et des Communications du Québec], Montréal : Ethnoscop et Ville de Montréal.

Fonds Grands voyers, E2. [Procès-verbaux de grands voyers (1668-1915)], Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Québec.

Fonds Grands voyers, E2. [Procès-verbaux de grands voyers], Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Vieux-Montréal, Montréal.

Fonds Intendants, E2,S1. [Ordonnances des intendants (1666-1760)], Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Québec.

Fonds Municipalité du comté de Jacques-Cartier, CUM003,F2,D22; 3,D04 et D15. [Aménagement du territoire, 1831-1960], Archives de la Ville de Montréal, Montréal.

[Fonds] Registre de plans des propriétés de la Ville de Montréal 1900-2000, VM004-01-10, folios 13 et 18. Archives de la Ville de Montréal, Montréal. Tiré de http://depot.ville.montreal.qc.ca/registres-proprietes-ville/VM004-01_015_Volume10.pdf

Fonds Séminaire de Saint-Sulpice, P073-1-D14 à D16. [Livre terrier de l'île de Montréal, s.d.], Archives de la Ville de Montréal, Montréal.

Glazebrook (1964). *A History of Transportation in Canada* (vol. I: Continental Strategy to 1867), Toronto, Canada: McClelland and Stewart.

Guy, L. et J. Viger (1825). Dénombrement du comté de Montréal fait par Louis Guy et Jacques Viger. Transcrit dans C. Perrault (1977). *Montréal en 1825*. Montréal : Gen-Histo.

Hamelin, L.-E. (1989). « Rang, côte et concession au sens de “peuplement aligné” au Québec depuis le XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42(4), p. 519-543. Tiré de erudit.org/fr/revues/haf/1989-v42-n4-haf2385/304736ar.pdf

Horton, D.J. (1974). « Lanoullier de Boisclerc, Jean-Eustache », *Dictionnaire biographique du Canada*. Tiré de biographi.ca/fr/bio/lanoullier_de_boisclerc_jean_eustache_3F.html

Hopkins, H.W. (1879). *Atlas of the City and Island of Montreal* [...], Québec (Province) : Provincial Surveying and Pub. Co. [Planche 98]. Tiré de numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2244120

Jobin, A. (Éd.) (1834). *Carte de l'Île de Montréal*, [Québec (Province)]. Tiré de numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2243990

Lauzon, G. (2013). *Parc-nature du Bois de Saraguay : Histoire illustrée et caractérisation patrimoniale* [Rapport présenté à la Ville de Montréal et au ministère de la Culture et des Communications du Québec], Montréal : Arkéos.

Législature de Québec (1777). *Ordonnances faites et passées par le gouverneur et le Conseil exécutif de la Province de Québec* (chap. XI. Ordonnance pour réparer, réformer et entretenir les Grands chemins publics et les Ponts dans la Province de Québec), Québec : Guillaume Brown. Tiré de canadiana.ca/view/oocihm.54829/2?r=0&s=1

Id. (1796, [36, GeoIII, c. 9]). « Acte pour faire, réparer et changer les chemins et ponts dans cette Province », dans *Les Statuts provinciaux du Bas-Canada* (1^{er} Parlement, 4^e Session), Québec. Tiré de canadiana.ca/view/oocihm.9_00926_4/30?r=0&s=1

Id. (1889). *Jugements et délibérations du Conseil supérieur de Québec*, Québec : J. Dussault.

Marsan, J.-C. (1974). *Montréal en évolution : Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, Montréal : Fides.

Références (suite)

Mathieu, J. et A. Laberge (Éd.) (1991). *L'Occupation des terres dans la vallée du Saint-Laurent : les aveux et dénombrements 1723-1745*, Sillery : Septentrion.

Ministère de la Voirie (1913). *Rapport du ministère de la Voirie de la Province de Québec, 1913*, Québec : E.-E. Cinq-Mars. Tiré de http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/1142846/02_1913.pdf

Ministère des Transports du Québec (1991). *La largeur des chemins au Québec : Historique et législation, doctrine et jurisprudence*, Québec : Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Murray, J. (1760-1762). [Carte : Plan of Canada or the Province of Quebec as surveyed by order of his excellency governor Murray], (300, R12567-122-X-E), Bibliothèque et Archives Canada, Ottawa. Tiré de <https://www.bac-lac.gc.ca/fra/recherchecollection/Pages/notice.aspx?app=fonandcol&IdNumber=4134077>

Objois, C. (1981). *Les meuniers dans la seigneurie de l'île de Montréal au XVIII^e siècle*, [Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, Montréal, Canada].

Pozzo-Laurent, J. (1981). *Le réseau routier dans le Gouvernement de Québec (1706-1760)*, [Mémoire de maîtrise, Université Laval, Québec, Canada]. [Corpus.ulaval.ca. corpus.ulaval.ca/jspui/handle/20.500.11794/28835](http://corpus.ulaval.ca/jspui/handle/20.500.11794/28835)

Rielle, J. (1904). *Map of the Montreal Island*, [Ottawa] : Parliament of Canada; Department of Agriculture.

Robert, J.-C. (1994). *Atlas historique de Montréal*, Montréal : Art Global, Libre Expression.

Robichaud, L. (1989). *Le pouvoir, les paysans et la voirie au Bas-Canada à la fin du XVIII^e siècle*, [Mémoire de maîtrise, Université McGill, Montréal, Canada], Scholarship@McGill.escholarship.mcgill.ca/concern/theses/dj52w603v

Robichaud, L. et L. Stewart (2000). *Le fort Senneville : Étude historique et patrimoniale*, [Rapport de recherche présenté au ministère de la Culture et des Communications].

Robichaud, L. (2012). « Relier Québec et Montréal par le chemin du Roy », *Cap-aux-Diamants*, 111, p. 4-5, 8-9. Tiré de <https://www.erudit.org/en/journals/cd/1900-v1-n1-cd0331/67577ac/>

Roy, A. (1943). *L'Île de Montréal en 1731 : Aveu et dénombrement des Messieurs de Saint-Sulpice de Montréal*, Québec : Archives de la province. Tiré de <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2988993>

Roy, P.-G. (1917). *Inventaire d'une collection de pièces judiciaires, notariales, etc., conservées aux Archives judiciaires de Québec* (2 volumes), Beauceville : L'Éclaireur.

Id. (1919). *Inventaire des ordonnances des intendants conservés aux archives de la province de Québec* (4 volumes), Beauceville : L'Éclaireur.

Id. (1923). *Inventaire des procès-verbaux des grands voyers conservés aux archives de la province de Québec* (6 volumes), Beauceville : L'Éclaireur.

Id. (1931). « Les grands voyers de 1667 à 1842 », *Bulletin des recherches historiques*, 37(8), p. 449-456.

Id. (1943). « Les grands voyers de la Nouvelle-France et leurs successeurs », *Cahiers des Dix*, 8, p. 181-233.

Sanfaçon, R. (1958). « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 12(1), p. 3-29. Tiré de www.erudit.org/fr/revues/haf/1958-v12-n1-haf2022/301881ar.pdf

[s.n.]. [(1761)]. *The Isles of Montreal as they have been Survey'd by French Engineers*, Londres : [London Magazine ou Gentleman's Monthly], [Copies archivées et diffusées Web par Ville de Montréal et BAnQ].

Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal (1702). [Description générale de l'isle de Montreal divisée par costes, Plan terrier, Copie (1946)], (VM066-1-P025), Archives de la Ville de Montréal, Montréal. Tiré de archivesdemontreal.ica-atom.org/uploads/r/ville-de-montreal-section-des-archives/4/9/4949/VM66-S1P025.pdf

[Séminaire de Saint-Sulpice et Ville de Montréal][(1834)]. [Plan terrier n° 2661[?], Île de Montréal [19--?]] (original créé en 1834), (VM066-3-P044), Archives de la Ville de Montréal, Montréal. Tiré de archivesdemontreal.ica-atom.org/1834-6-terrier-no-2661-ile-de-montreal-19-original-cree-en-1834

Tremblay, B. (1996). *Le statut des chemins au Québec: historique et législation, doctrine et jurisprudence*, Sainte-Foy : Publications du Québec.

Ville de Montréal (s.d. [Consulté en 2020]). Le Parcours riverain/ Histoire des territoires riverains et /Histoire des chemins riverains. Tiré de ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,99467587&_dad=portal&_schema=PORTAL