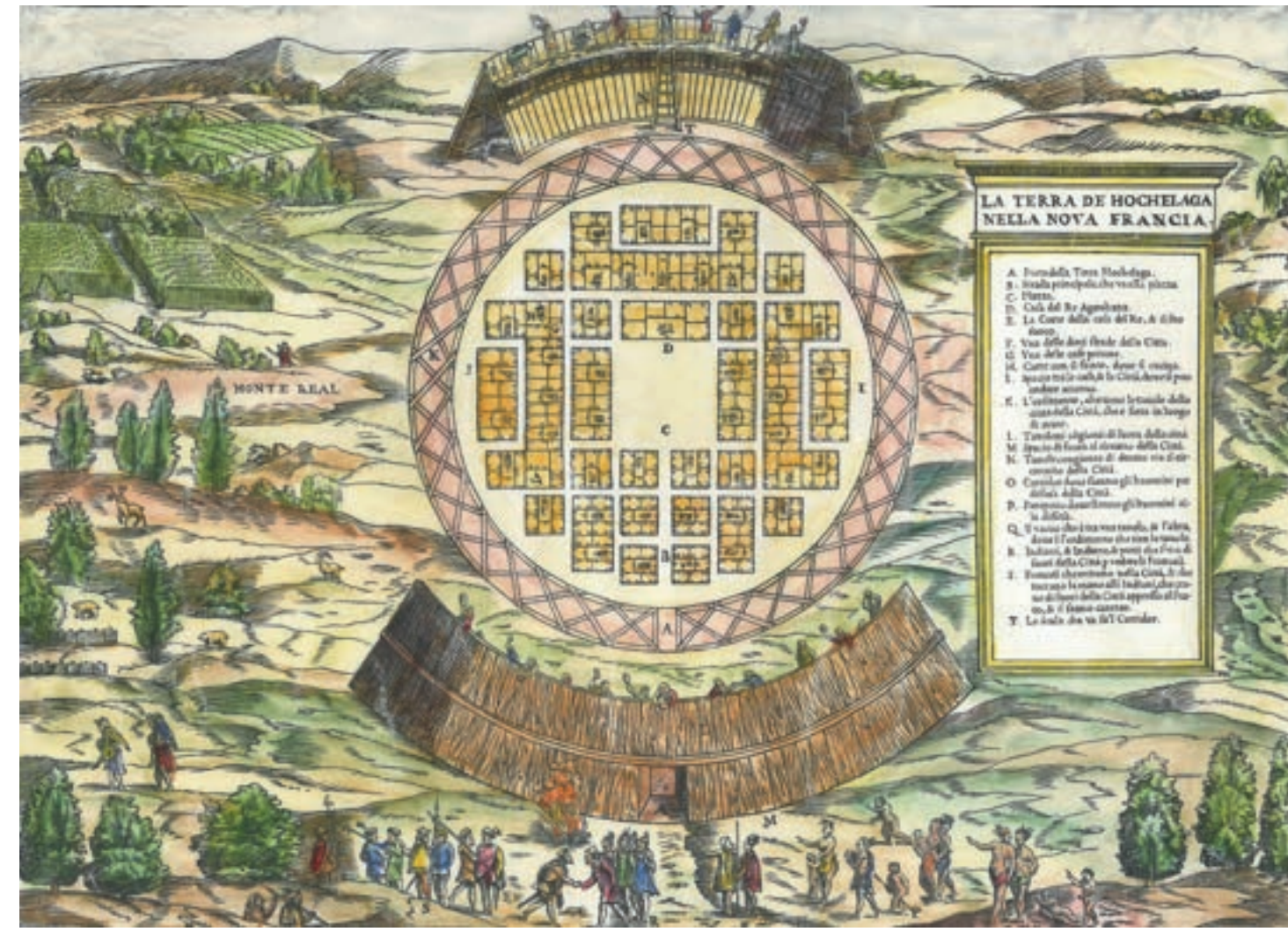


MONTRÉAL EN CHEMINS: UNE HISTOIRE TRACÉE

Jérémie Lévesque-St-Louis, doctorant en histoire, UQÀM

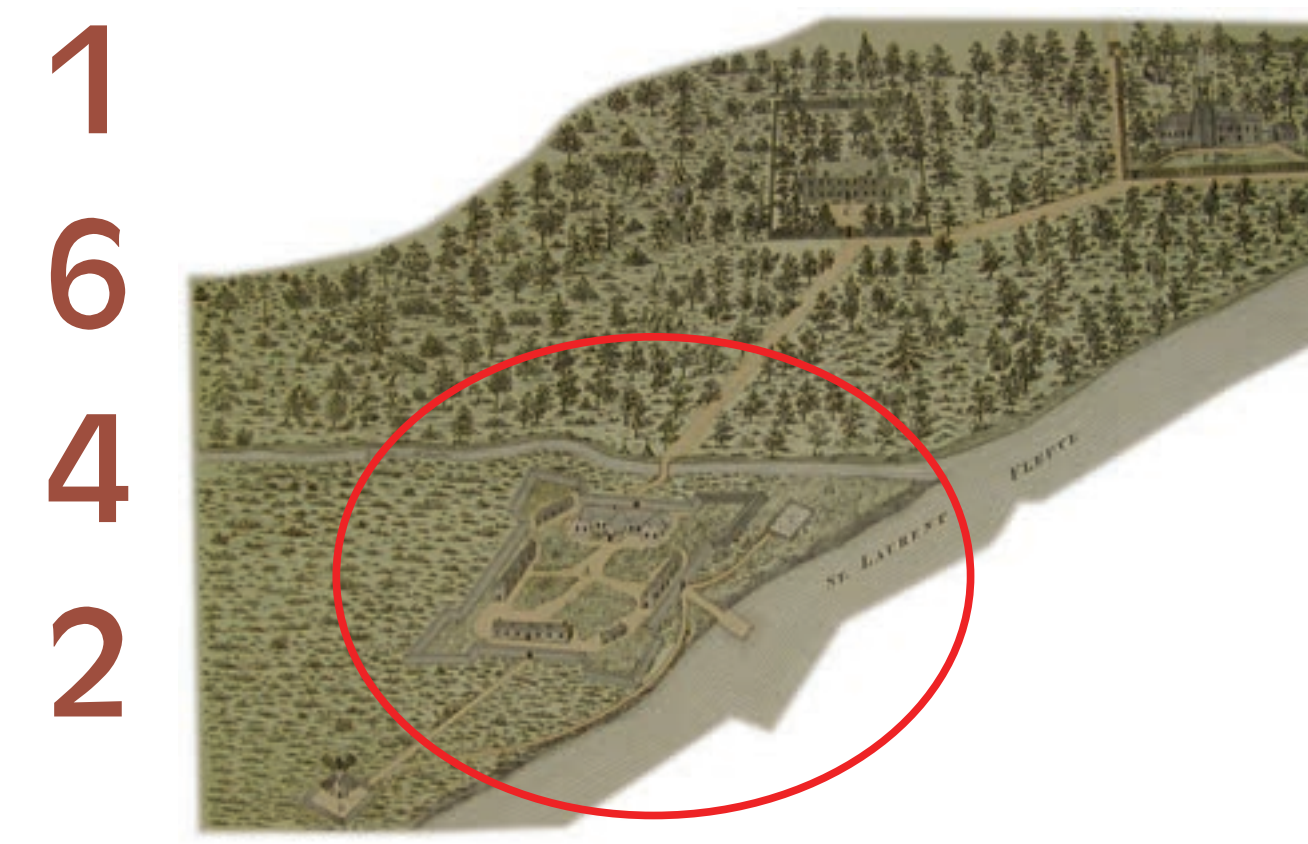
Il y a environ **5000 ans**



des groupes autochtones tracent les premiers passages sur l'île de Montréal et ses alentours. Des pointes de projectiles datant de 4000 ans sont par exemple trouvées lors de fouilles archéologiques menées dans les limites de la vieille ville.

Les premiers chemins : lors du passage de Jacques Cartier sur l'île en 1535, le navigateur est guidé par des Autochtones jusqu'au village iroquoien d'**Hochelaga**, qu'ils atteignent par un chemin bien battu qui traverse des chênaies. Près de 70 ans plus tard, Samuel de Champlain parcourt lui aussi un chemin ancien qui le mène de la pointe à Callière jusqu'aux rapides de Lachine à l'ouest. Ces pistes forestières qui sillonnent l'île sont des traces importantes du mode de vie villageois qu'adoptèrent certaines communautés autochtones avant la colonisation.

· La terra de Hochelaga Nella Nova Francia, par Giovanni Battista Ramusio circa 1556



« **Ville-Marie** », le premier établissement permanent français sur l'île est fondé en 1642, à l'endroit de l'actuel musée Pointe-à-Callière, juste à côté de l'embouchure de la rivière Saint-Pierre qui est aujourd'hui ensevelie sous le bitume. Ce premier établissement montréalais, assez isolé, est alors la « tête de pont » à l'ouest de la colonie canadienne ; il n'y a pas de route terrestre pour s'y rendre, seulement le fleuve Saint-Laurent, principale artère de la colonisation.

· Montréal vu à vol d'oiseau de 1645 à 1650, par Pierre-Louis Morin (1811-1886)

Genèse et expansion du réseau routier

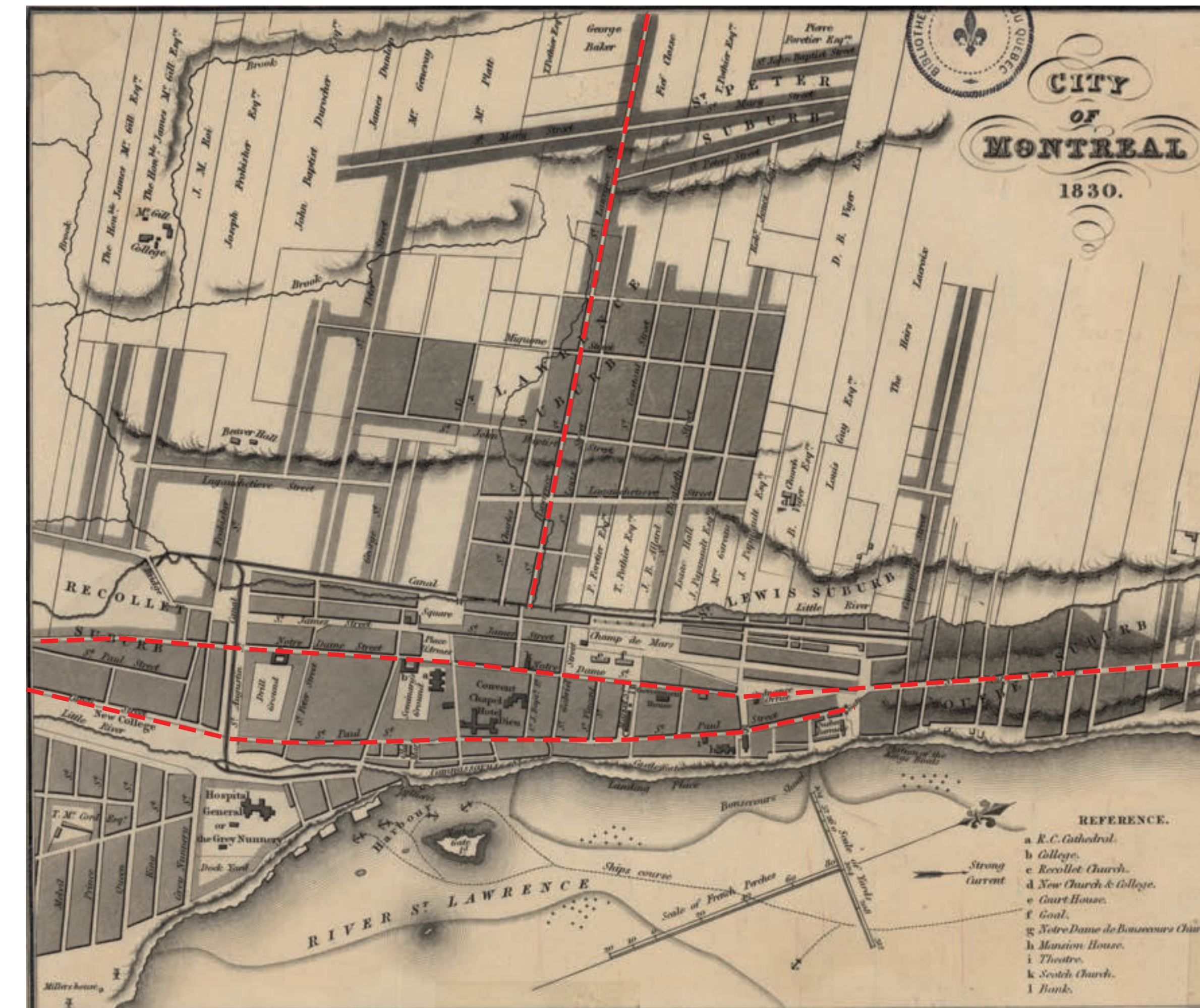


Progressivement, tout au long du régime français, le petit établissement de Ville-Marie se développe en un milieu urbanisé. En 1673, on marque les bornes de la **rue Saint-Paul**, puis éventuellement celle de la **rue Notre-Dame** (tracées en rouge ci-dessus). Ce sont les premières artères routières de Montréal.

· Détail du Plan de la ville de Montréal par Gaspard Chaussegros de Léry réalisé en 1727



Au début du XIXe siècle, après la Conquête, le commerce des fourrures vers l'ouest est encore très important. Les besoins liés à ce secteur demandent certaines infrastructures comme des routes et des canaux, mais aussi des **magasins et entrepôts**, comme celui-ci construit en 1803 près du village de Lachine.



Les infrastructures britanniques : dans le premier tiers du XIXe siècle, le réseau routier du Bas-Canada connaît une période d'expansion, notamment vers l'intérieur des terres, ainsi qu'une densification en périphérie des milieux urbains. En 1815, l'arpenteur général **Joseph Bouchette** écrit que sur l'île de Montréal, « Plusieurs routes qui partent du nord-est au sud-est, presque parallèles entre elles, sont croisées par d'autres à des distances convenables, de manière à former une communication complète et facile dans toutes les directions ». À partir de l'ancien réseau routier hérité du régime français, les autorités désirent effectivement améliorer le transport et les communications, alors que la ville entame un essor démographique important.

D'ailleurs, en 1801, un acte est adopté afin de faire « **abattre les anciens Murs et Fortifications qui entourent la Cité de Montréal** » qui sont devenus encombrants. On « ouvre » ainsi l'aire la plus dense de la ville pour établir « de nouvelles Places, Quarrés et Rues ». Sur la carte à gauche, on remarque qu'en 1830 les rues Saint-Paul et Notre-Dame sont prolongées et que la **rue Saint-Laurent** divise déjà la ville selon l'axe nord-sud.

· Carte City of Montreal, levée par F. Cattlin, 1830

5000 A.A.

1642

1727

1803

1815

1831

1
8
3
1



Une expansion impériale : avant la construction des premiers chemins de fer au milieu du XIXe siècle, plusieurs routes sont améliorées dans la province : on les dégage, on les élargit et l'on refait leur fondation. C'est le cas du « **chemin de Lachine** », reconnu pour être tortueux et en mauvais état, qui est en partie reconstruit et grandement amélioré (voir la carte à gauche). Le rôle de cette voie est fort important, considérant que le village de Lachine occupe une position géographique déterminante dans le commerce de la région : il s'agit d'une escale incontournable pour naviguer vers la rivière des Outaouais et le lac Ontario. On y accoste les embarcations et on y entrepose les marchandises. Un syndic privé est donc formé par un acte de 1805 afin d'administrer l'entretien du chemin et d'y établir une barrière à péage. C'est aussi pourquoi on aménage le canal de Lachine à grands frais à partir des années 1820 (que l'on aperçoit sur la photo ci-dessus), alors que le commerce du bois supplante celui des fourrures.

En tant qu'arpenteur général, Bouchette est aux premières loges de ces transformations et ses cartes servent aux autorités responsables de développer un réseau de communication plus vaste et plus efficace. Cela est fait dans le cadre de l'expansion britannique au Canada au début du XIXe siècle, alors que les dirigeants de l'Empire cherchent aussi à étendre l'aire colonisée, notamment dans le Haut-Canada.

· Détail de la Topographical map of the district of Montreal, Lower Canada [...], par Joseph Bouchette, 1831

— Crédits & références

- Les cartes proviennent de la collection numérique de BAŃQ « cartes et plan ».
- Les illustrations et la photographie du hangar de Lachine proviennent de Wikimedia Commons.
- Brad Loewen, Le paysage boisé et les modes d'occupation de l'île de Montréal, du Sylvicole supérieur récent au XIXe siècle. Recherches amérindiennes au Québec, 39(1-2), 5-21.
- Dany Fougères (dir.), Histoire de Montréal et de sa région. Tome I, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, 799 p.
- Serge Courville, Le Québec. genèses et mutations du territoire, Québec, Presses de l'Université Laval, 2000, 509 p.
- Cette recherche est tirée en partie de mes travaux de maîtrise et de mon mémoire intitulé « Retracer le territoire, tracer le pays : l'arpenteur-général de la couronne britannique Joseph Bouchette et l'appropriation du territoire canadien (1791-1840) ».