

Article

« Des rues et des hommes : les commencements des politiques publiques locales en matière de travaux publics à Montréal, 1796-1840 »

Dany Fougères

Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine / Scientia

Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine, vol. 25, 2001, p. 31-65.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/800427ar>

DOI: 10.7202/800427ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Des rues et des hommes : les commencements des politiques publiques locales en matière de travaux publics à Montréal, 1796–1840

DANY FOUGÈRES

Résumé

En 1796, la réalisation des travaux municipaux de Montréal repose sur le système de la corvée. Lors de l'incorporation de la ville en 1840, le processus de « professionnalisation » du travail municipal est toutefois bien enclenché. Au cours de cette période, ce sont les travaux réalisés sur les rues qui occupent le plus intensivement les Montréalais. La rue devient un « objet » complexe. L'objectif du présent article est de mettre en lumière l'évolution des pratiques de gestion de l'institution publique locale, cela en prenant pour cas d'étude les transformations d'un objet essentiel à la ville. Nous démontrons que la réalisation des travaux publics, de la planification à la construction, prend graduellement le « chemin » de la professionnalisation : professionnalisation technique avec pour preuve les modalités de modernisation de la rue, mais aussi professionnalisation administrative des procédures d'adoption et de mise en œuvre des projets.

Abstract

In 1796, the undertaking of municipal works projects in Montreal was conducted under a program of enforced labour. By the time of the city's incorporation in 1840, the process of professionalization of municipal work had become well entrenched. During this time, road work, in particular, occupied the attention of Montrealers. Roads became a complex object. The purpose of this article is to shed some light upon the evolution of municipal management practices, through the case study of road building. It shall be demonstrated that the undertaking of public works, in their planning and practice, gradually took the path of professionalisation: both in the professionalisation of techniques which led to better, more modern road construction, and in the professionalisation of administrative procedures and project management.

INTRODUCTION

Pendant la première moitié du XIX^e siècle, Montréal connut ses premières poussées démographiques significatives, passant d'une population de 9 000 à 40 000 habitants entre les années 1800 et 1840. Les administrateurs de Montréal furent donc rapidement confrontés à des besoins en infrastructures qui se multiplièrent — en termes quantitatifs et qualitatifs — et à la capacité, juridique, politique et financière

d'y répondre. À ce titre, Montréal ne fit pas exception à ce qui se produisit ailleurs dans le monde.¹

Au tout début des années 1800, Montréal comptait comme « personnel technique » un Inspecteur des chemins et un sous-Inspecteur pour chacun des secteurs de la ville (la vieille ville et les faubourgs).² À ceux-ci, s'ajoutait l'embauche de journaliers (saisonniers), des hommes à tout faire payés à la journée. Aussi, on assistait aux premières tentatives de délégation de responsabilités à des entrepreneurs privés. Pour l'essentiel toutefois, la réalisation des travaux municipaux reposait sur le système de la corvée en 1800. En 1840, au moment de l'incorporation municipale, Montréal comptait guère plus d'employés alors qu'était recensé un nombre de sept « officiers » municipaux, dont son Inspecteur des chemins.³ Tout de même, le processus de « professionnalisation » du travail municipal était bien enclenché, la « chose municipale » s'inscrivant dorénavant à l'intérieur d'un processus d'action publique (plutôt que d'action communautaire ou civique).

En nombre d'interventions annuelles et en sommes d'argent investies, les travaux de fondation, de revêtement, de mise à niveau, de dénivellation des rues ont dominé largement la période 1796-1840. Dans une certaine mesure, il n'est pas surprenant qu'une large part des efforts des administrateurs locaux porte sur ce type d'infrastructures, des infrastructures de base pourrait-on les qualifier. Encore aujourd'hui, les montants affectés à celles-ci sont au premier rang des dépenses municipales, et cela même s'il existe maintenant une diversité d'infrastructures et de services encore inexistantes à l'époque, et même si les réseaux de rues sont maintenant complétés, ce qui n'était pas le cas à l'époque.

L'étude de ce poste budgétaire, crucial pour l'administration locale, nous permet de mener de front une double analyse : celle de l'évolution des pratiques de gestion de l'institution publique (ici locale) et de ses modalités de formulation et de réalisation des politiques qu'elle met en place ; celle des transformations d'un objet essentiel à la ville (ici la rue). Entre 1796, année où fut établie une première administration locale — composée de membres nommés par le pouvoir colonial — et 1840, année où fut établie grâce à l'incorporation municipale une première administration permanente composée d'élus locaux, la rue devenait, en effet, un « objet » complexe à Montréal. La figure 1 offre un portrait déjà un profil technique déterminé par la « mesure » des hauteurs et des pentes, ses premiers réseaux techniques et ses premières pièces de mobilier urbain. Certes, auparavant, les rues de Montréal n'étaient pas toutes de simples sentiers mais, vraisemblablement, plusieurs d'entre elles pouvaient y ressembler.

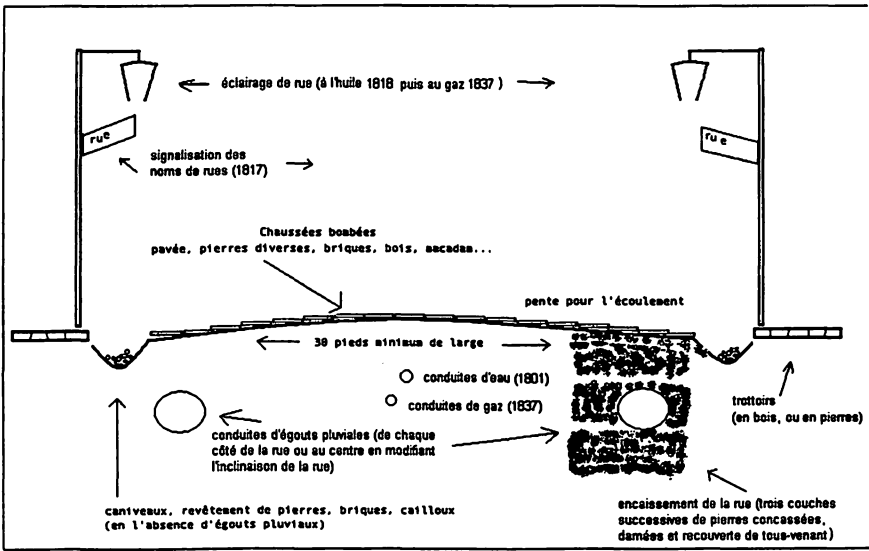


Figure 1
La rue, un « objet » complexe en 1840
(Source: Dany Fougères)

Il ne faut pas croire que la transformation de la rue est directement liée, voire même une conséquence, de l'évolution de l'institution publique locale. Cependant, l'évolution des pratiques gestionnaires municipales a certes modifié les façons de voir et de faire la rue mais, inversement, les transformations de la rue (initiées par la croissance démographique, l'augmentation et la multiplication de ses usages, les connaissances techniques, etc.) ont aussi initié l'introduction de nouvelles pratiques publiques de gestion et l'émergence de nouvelles modalités de formulation et de réalisation des travaux.

On installa à Montréal des réseaux d'eau potable à partir de 1801, et on posa des conduites de gaz à partir de 1837. Bien que ces derniers empruntaient le sous-sol de la rue, ils ne constituaient pas encore à l'époque « une composante » de celle-ci. En fait, le réseau d'eau acquiert un rôle édilitaire (l'arrosage des rues et la lutte contre les incendies) après 1840 seulement ; le réseau de gaz aura, au contraire, une fonction édilitaire (l'éclairage des rues) en premier lieu mais seulement à l'entour de 1840, le temps que le service s'assure d'une plate-forme technique minimum sur le territoire. Donc, dans notre analyse, nous n'aborderons que le réseau d'égouts comme réseau technique, le seul en fait qui à l'époque avait un lien direct avec la construction de la rue.

Pouvoirs de programmation et de réalisation des travaux publics

En 1796, on adopta l'Acte pour faire, réparer et changer les Chemins et les Ponts dans cette Province, et pour d'autres effets.⁴ Selon les dispositions de cet acte, des pouvoirs en matière de programmation et réalisation de travaux publics et d'infrastructures étaient dévolus à la nouvelle administration locale qui se mettait en place, celle des Juges de paix.⁵ Ces derniers étaient nommés en vue « d'établir et de régler les grands chemins, rues et ponts dans les cités et paroisses », c'est-à-dire la vieille ville et les faubourgs, et, à ce titre, ils se réunissaient autant de fois qu'ils le désiraient pour tenir des « sessions spéciales de la paix », des assemblées à l'intérieur desquelles étaient approuvées la programmation des travaux et l'allocation des budgets. Les Juges de paix sanctionnaient donc les projets d'infrastructures. Toutefois, ces projets pouvaient autant être soumis à l'Assemblée par ces derniers que par l'Inspecteur des chemins, ou encore par des propriétaires désireux de voir réaliser des travaux à proximité de leurs propriétés.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, la maîtrise d'œuvre des travaux restait publique, même pour des ouvrages entrepris à la suite d'initiatives individuelles, en ce sens que les travaux demeuraient sous la responsabilité des administrateurs locaux.⁶ Quant au processus conduisant à l'adoption de la programmation de ces mêmes travaux, il était « ouvert », s'exprimant dans un va-et-vient continu mais tout de même largement marqué à l'avantage de l'Inspecteur des chemins. En effet, ce dernier avait la permanence de l'emploi et la connaissance de tous les ouvrages sur le territoire, ce qui lui conférait une maîtrise fine des dossiers d'infrastructures. Entre l'Assemblée des Juges de paix, qui avait à débattre de l'ensemble des questions locales montréalaises, et l'Inspecteur des chemins, il y avait le comité des chemins, d'abord instauré de manière informelle et *ad hoc* puis, en 1825, de manière officielle et systématique.⁷ Le comité des chemins était formé de deux à trois Juges de paix qui occupaient leur fonction pour une durée d'un à deux ans. Ceux-ci travaillaient étroitement avec l'Inspecteur des chemins et « portait » les dossiers des travaux publics devant leurs collègues « Juges » en assemblée.

En ce qui avait trait à la réalisation des travaux proprement dit, celle-ci s'inscrivait dans une organisation à trois niveaux, où cohabitaient l'action publique directe (l'embauche de salariés temporaires), l'action civique ou communautaire (les corvées imposées aux habitants) et l'action marchande (les travaux donnés à contrat à un entrepreneur). Dans tous les cas toutefois, c'était à l'Inspecteur des chemins que revenaient les tâches de la surveillance et du contrôle de la réali-

sation des travaux. Pour l'assister, ce dernier pouvait compter sur le travail d'un sous-inspecteur (élu pour une durée de deux ans) présent dans chacun des secteurs de la ville. Enfin, l'Inspecteur supervisait le travail du « Piqueur » des chemins, un employé sans spécialisation qui avait à réaliser divers travaux quotidiens de maintenance du réseau de rues et de places publiques. En 1823, les comptes « pour travaux sur les chemins et rues » qui étaient dus au Piqueur d'alors, François Lapierre, se situaient au alentour de £ 18 par semaine (les dépenses totales pour des travaux publics se situant dans les £ 3000 à l'époque).⁸ En 1829, le comité des chemins se félicitait d'avoir pour Piqueur un dénommé William Levingston, dont l'expertise britannique donnait au métier une dimension professionnelle :

Mr. William Levingston whose intelligence and perfect knowledge in the system of road making as practiced in Scotland (as far as your committee are capable of judging) must prove a most important acquisition, as calculated to accomplish public works after a superior manner than heretofore experienced in this District and at a saving of much expense.⁹

Avant l'embauche de Levingston, la décision de conserver la « situation de piqueur » semblait se prendre d'année en année.

La corvée comme premier mode de réalisation des travaux publics

Bien que la ville comptait sur la présence d'un Inspecteur des chemins, de plusieurs sous-inspecteurs (on voit même apparaître sporadiquement le poste d'inspecteur des clôtures, d'inspecteur des fossés...) et d'un Piqueur, et bien que le travail à contrat — réalisation de travaux menés par des entrepreneurs — fut instauré assez rapidement comme nous le verrons, ce furent d'abord et avant tout les habitants de Montréal qui ont été les premiers sollicités pour la construction et l'entretien des travaux publics. Cette situation respectait les prescriptions de la loi de 1796 :

[T]out homme de l'âge de dix-huit ans et au-dessous de l'âge de soixante ans, n'étant pas bona fide un apprenti ou domestique, et ne tenant point un ou plusieurs chevaux, travaillera, soit par lui-même ou par un substitut suffisant, aux grands-chemins, ponts, rues, marchés places publiques et ruelles, à chaque jour et à chaque lieu qui seront désignés par l'Inspecteur de la Cité et paroisse où il résidera pendant aucune espace de temps qui n'excédera point six jours dans chaque année.¹⁰

Les mêmes exigences de participation étaient également imposées aux habitants pour qu'ils dispensent (à eux-mêmes) les services urbains tels la propreté des rues, le ramassage des ordures et l'entretien des chemins pendant l'hiver. Pour tous ces services, l'expérience de la délégation aux entrepreneurs privés avait été tentée dès le début du siècle puis écartée avant d'être instaurée à nouveau juridiquement dès la fin des années 1820. Dans la pratique toutefois, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle le privé devint graduellement un agent plus actif dans la desserte de service.

En 1796, la loi avait bien reconnu aux Juges de paix le pouvoir de donner à contrat l'entretien des chemins pendant l'hiver.¹¹ En 1799, un amendement à la loi stipulait que cette tâche devait revenir aux habitants, car l'entretien des chemins d'hiver « à contrat » n'était pas convenable et trop dispendieux.¹² En 1825, un amendement à la même loi des chemins réinstaurait la possibilité que les travaux d'entretien des chemins (l'été comme l'hiver) soient réalisés par des corvées ou de nouveau par la délégation à contrat, après l'accord d'une majorité des riverains concernés.¹³ Il faut dire que la corvée pour l'entretien des chemins d'hiver donnait de pauvres résultats selon les administrateurs locaux. À titre d'exemple, dans les années 1810, ceux-ci soutenaient que les rues étaient en si mauvais état « que les habitants [refusaient] d'amener du bois et autres provisions en ville »¹⁴. En février 1813, les Juges de paix allaient même jusqu'à menacer de poursuite pour « négligence à ses devoirs » Louis Charland, l'Inspecteur des chemins de l'époque.¹⁵

Dès 1796, les dirigeants coloniaux supposaient, en fait, que la participation des habitants ne pourrait suffire à la réalisation des travaux publics. « Il sera nécessaire de lever une somme d'argent de plus », cela en imposant aux propriétaires une cotisation foncière annuelle de base.¹⁶ Ces sommes, une fois recueillies, serviraient exclusivement à l'entretien, la réparation et la construction des infrastructures, et donc à l'embauche du personnel et des entrepreneurs et à l'achat de matériaux, d'équipements et, le cas échéant, de propriétés.¹⁷ Cela dit, une contribution en « nature » des habitants était également imposée. En effet, ceux-ci devaient se présenter avec leurs outils (pelles, bèches, maillets...) lors des travaux et avec leurs chevaux, pour qui en possédaient :

[C]haque personne tenant un ou plusieurs chevaux travaillera comme susdit, soit par elle-même ou par un substitut suffisant à chaque jour et à chaque lieu qui seront désignés par le dit Inspecteur pendant aucune espace de temps qui n'excédera point six jours dans chaque année, et de plus pendant aucune espace de temps qui n'excédera point quatre jours

dans chaque année pour tout et chaque cheval (les poulains exceptés) qu'aucune telle personne tiendra...¹⁸

Enfin, l'Inspecteur des chemins détenait le pouvoir de prendre gratuitement la pierre, le gravier et le sable nécessaires à la réalisation des travaux dans les carrières et sur les terres « incultes » du quartier où ces derniers étaient réalisés.¹⁹ Dans les cas où cela ne suffirait pas (ce qui semble avoir été la situation la plus courante), on pourrait se procurer ces matériaux par appels d'offres. En voici un exemple :

Ordonné que l'inspecteur des chemins donne notice publique dans le Herald et le Spectateur Canadien, que toutes personnes désirant contracter pour fournir et écraser des pierres sur les rues des faubourgs nivelées, cette année, et pour couvrir ces pierres de gravois ou de sable, donnent leurs propositions par écrit, en son bureau, aussitôt que possible.²⁰

Dans le domaine du ramassage des ordures et du nettoyage des rues, la délégation « à contrat » pour doter la ville d'un minimum de service hebdomadaire apparaissait dès les années 1810. Mais là aussi, les résultats ne furent pas instantanément satisfaisants²¹ et les propriétaires et occupants de bâtiments situés devant des rues pavées étaient tenus de les arroser et de les balayer.²² À cette époque, l'administration locale établissait deux « sites » de dépôt des ordures, l'un dans le marais derrière la Citadelle (à l'est de la vieille ville) et en hiver, dans le fleuve, pourvu que ce soit à une distance d'au moins cinquante verges au-delà de la ligne du quai bornant la rue des Commissaires.²³ En 1832, on entreprit la construction d'un quai pour la vidange des déchets en aval de la ville, le long du fleuve — dans l'espoir de rejeter les déchets loin de la rive, dans le courant.²⁴

Par ailleurs, la corvée saisonnière (le printemps particulièrement) restait au centre de la politique municipale en matière de salubrité de la ville. Ainsi, le nettoyage des immondices, des excréments d'animaux et des autres matières jugées pestilentielles accumulées pendant tout l'hiver était réalisé par la corvée :

Tous ceux qui occupent des maisons ou emplacements sur les places, rues ou passages de la ville ou des fauxbourgs, où il y a des pavés ou des gouttières, mettront l'ordure en tas devant leurs maisons ou emplacements, depuis le premier de Mai jusqu'au quinze de Novembre de chaque année le Samedi de chaque semaine avant dix heures du matin [...]. Dans les rues où l'on a fait des gouttières [plus tard on parlera d'égouts pavés, mais dans tous les cas, il s'agissait de canaux ou fossés pavés], les dites gouttières seront nettoyées par les propriétaires ou

occupants [...] et les dits décombres et ordures seront emportés le même jour, aux frais publics, par des charretiers qui seront employés à cet effet par l'Inspecteur des chemins [...] et tous charretiers qui seront ainsi employés, pourront se plaindre de toute personne qui manquera de se conformer au présent règlement [...]²⁵.

Il faut rappeler que les préoccupations relatives à ce type de pollution (dans un contexte de croyance scientifique dominée par la théorie miasmatique) n'étaient pas surprenantes, car Montréal était encore une ville d'animaux. En 1802, on comptait 1 cheval pour près de 30 personnes, en 1835, le ratio était devenu 1 pour 38 environ ; en 1844, on comptait 1 cheval pour 32 personnes.²⁶ En 1844 toujours, on dénombrait dans la ville plus de 700 chiens (dont plusieurs étaient employés comme attelages)²⁷, 1 179 bêtes à cornes, 35 moutons et 725 cochons.²⁸

Cela dit, comme dans le cas de l'entretien des chemins d'hiver, la corvée pour le nettoyage des rues n'était pas, elle aussi, assurée de succès. Au printemps 1818, à titre d'exemple, les administrateurs locaux obligeaient tous les propriétaires à enlever les boues et fumier de leur terrain sous menace de poursuite.²⁹ En 1824, les mêmes administrateurs ordonnaient que soit remboursée au « Grand Connétable », le chef de police en quelque sorte, la somme de « 10 £ courant pour avoir fait enterrer diverses bêtes mortes et saletés sur la voie publique ».³⁰

En 1825, alors qu'il occupait le poste d'Inspecteur des chemins (depuis onze ans), Jacques Viger suggérait au comité parlementaire chargé d'étudier les amendements à être apportés à la loi des chemins de tout simplement abolir la corvée :

Le travail personnel (clause 21e, acte 1799) devrait être aboli entièrement, et la capitation mise sur un autre pied, si l'on veut la conserver dans le nouvel acte. La clause 21e n'assujétissant qu'à une amende de 5s. et au paiement de la capitation celui qui ne se rend point à l'ordre de l'Inspecteur de venir travailler sur les chemins, il s'ensuit que cette corvée n'est donnée que par l'ignorant ou le pauvre ; car quiconque connaît la loi ou peut payer un avocat, s'en exemptera toujours. Cette clause est certainement injuste et odieuse, et doit être retranchée. Je n'abandonnerais pas pour cela le droit de capitation ; mais je porterais cette taxe à 5s. ou 7s. 6d. par tête, payable dans les huit jours qui suivraient l'enrôlement par les cotiseurs des personnes y sujettes ; les maîtres payant pour leurs domestiques. Il y a à Montréal de 1200 à 1500 de ces contribuables, qu'on trouverait tous chez eux, dans les huit jours qui suivraient la visite des cotiseurs, et qui à 5s. par tête formeraient pour la ville un revenu de £300 à £375, ou celui de £450 à £562 10s. si

l'on mettait 7s. 6d. par tête. Au reste, c'est une question de savoir si on devrait continuer une taxe qui pèse presque exclusivement sur le pauvre.³¹

La proposition de Viger était révolutionnaire à l'époque, dans le contexte de l'État libéral naissant, où les droits de liberté et de propriété privées ne devaient surtout pas être assujettis à un pouvoir public susceptible d'être arbitraire et trop gourmand. Aussi, historiquement, la corvée demeurait pour les contemporains le mode de réalisation des travaux le plus reconnu. Et puis, financièrement, les revenus de quelque £ 300 à £ 562 estimés par Viger représentaient peu en comparaison du total des dépenses d'alors qui se chiffrait aux alentours de £ 3000 en 1825 (valeur monétaire des corvées non comptabilisées). En fait, lorsque l'on dépouille les procès-verbaux des réunions tenues par les Juges de paix, on constate bien qu'il y avait périodiquement négligence de la part de certains habitants à remplir leurs obligations, mais on ne retrouve aucune trace laissant croire à une délinquance systématique et généralisée de l'ensemble des Montréalais. La proposition de Viger tenait-elle à la fois de l'homme de terrain, qui composait avec des ressources (financières et humaines) sans doute trop limitées, et de l'homme d'action politique qui deviendra plus tard le premier maire de Montréal ?

Donc, le législateur colonial réintroduisait le pouvoir de donner à contrat la réalisation de travaux (et services), mais la corvée demeurait le principal mode de réalisation de ceux-ci, au moins jusqu'aux années 1840. Cela dit, les interrogations quant aux divers modes de réalisation restaient présentes et la délégation à des entrepreneurs privés comme l'embauche de travailleurs journaliers était régulièrement d'usage. À titre d'exemple, en 1822 les administrateurs locaux adoptaient une résolution à l'effet « d'engager au besoin quatre voitures et leurs conducteurs et quatre journaliers — pour être employés sur les chemins ». ³²

En 1830, les membres du comité des chemins supposaient au contraire que la réalisation des travaux reviendrait moins chère si elle était donnée à contrat, à des entrepreneurs, plutôt que d'engager des travailleurs journaliers.³³

L'instauration d'un pouvoir local élu, muni d'outils juridiques puissants (pouvoir de taxation, pouvoir d'emprunts, etc.), la multiplication ainsi que le re-dimensionnement et la complexité progressives des ouvrages publics, dans un contexte de croissance démographique soutenue, auront rapidement raison de la corvée dans la seconde moitié du XIX^e siècle. À partir de cette époque, Montréal se dotera

progressivement d'une armée de travailleurs municipaux, tout en sollicitant la participation des entrepreneurs privés.

DOMESTIQUER LE TERRITOIRE : UNE POLITIQUE À METTRE EN ŒUVRE

Bien qu'on se préoccupait activement de la salubrité urbaine, comme en témoignait la réglementation sur le ramassage des ordures et le nettoyage des rues, les efforts publics (en terme financier en particulier) étaient d'abord déployés en vue de « domestiquer » le territoire. En effet, depuis 1796 jusqu'à 1840, ce sont des préoccupations liées au contrôle et à la maîtrise de l'espace qui occupaient le haut de l'échelle des préoccupations publiques urbaines. Les objectifs principaux de la loi des chemins allaient d'ailleurs en ce sens. Certes, la ville est un lieu d'accueil des populations, mais elle est aussi un espace économique et le « programme » public—délégué par les autorités coloniales—de l'époque était bien près d'en arriver à cela.

Pour aller et venir : une politique de reconnaissance du territoire

À l'instar des autres villes d'Amérique et d'Europe, l'objectif visé à Montréal était d'assurer la circulation des gens et des biens. F.-X. Merrien a bien décrit pareille situation pour le cas rennais : « La hiérarchie des travaux entrepris au cours du XIX^e siècle reflète l'ordre des préoccupations et des urgences : économiques d'abord, hygiénistes et rationalisatrices ensuite. [...] Désenclaver les villes, mettre en contact les uns avec les autres les espaces productifs est le maître mot de l'époque.³⁴ » Domestiquer le territoire, arriver à un contrôle et une maîtrise de l'espace, nécessitaient dans un premier temps la réalisation de liens entre chaque partie de la ville et la reconnaissance légale de l'ensemble du réseau de rues. Le premier projet majeur de désenclavement de Montréal (la vieille ville) fut la démolition des fortifications, entreprise après 1802 et terminée à la fin des années 1810.³⁵ Celui-ci fut mené par les autorités coloniales et non par les autorités locales.³⁶ La démolition des fortifications fut sans contredit la première démonstration matérielle de la réalisation des objectifs juridiques de la loi des chemins et du défi territorial auquel devaient s'attaquer les Montréalais.

Effectivement, en plus de prescrire la mise en place d'une première équipe de « gestionnaires » voués aux questions uniquement locales, la loi de 1796 visait à ce que la Montréal fortifiée et les faubourgs qui l'entouraient forment une même entité, regroupés sous une même administration et physiquement inter-reliés. Bien que la démolition

des fortifications fut le premier pas dans cette direction, il restait encore beaucoup à faire bien des années après 1796, particulièrement parce que les faubourgs avaient poursuivi leur développement spontané, sans ligne juridique directrice, au gré des avantages et des obstacles naturels.

Vingt ans après la passation de la loi de 1796, les administrateurs locaux demandaient à l'inspecteur des chemins, Jacques Viger, de faire un rapport « de toutes les rues existantes dans la ville et les faubourgs ; distinguant celles qui ont été légalement établies, de celles qui ont été ouvertes sans les formalités prescrites par la loi [et donner] la nomenclature de ces rues ». ³⁷

Les résultats contenus dans le rapport de Viger illustraient la confusion administrative qui existait encore en 1817 et révélaient des différences majeures entre la vieille ville et les faubourgs : un développement pour l'essentiel non contrôlé et de faible densité pour les derniers et, pour la première, un espace plus fortement densifié et davantage constitué légalement. Dans son recensement, l'Inspecteur dénombrait les rues par secteurs, distinguant les rues parallèles au fleuve des rues perpendiculaires au fleuve. Pour l'ensemble du grand Montréal de l'époque, Viger dénombrait 136 rues, dont 33 avaient, soit plus d'un nom, soit aucun nom. Il faisait également remarquer que les nouvelles rues construites sur les anciennes fondations des fortifications n'avaient aucune existence légale même si elles étaient postérieures à la loi de 1796 et pour une large part, établies grâce à l'action des commissaires nommés par le pouvoir colonial. En fait, sur les 136 rues recensées, 90 de celles-ci (pour la grande majorité situées dans les faubourgs) n'avaient pas d'existence légale et 7 autres n'avaient qu'une existence légale partielle (c'est-à-dire reconnue que sur une section de rue). ³⁸

Le rapport commandé à Viger par les Juges de Paix s'inscrivait résolument dans un désir de « reconnaissance » et d'intégration de la vieille ville et des faubourgs. Dans les faits donc, beaucoup de travail restait encore à faire. Une première mesure, sans doute révolutionnaire à l'époque, consista à demander à l'Inspecteur des chemins que soit identifié le nom des rues « pour fournir et poser aux coins des rues de la ville et des faubourgs des planchettes peinturées avec l'inscription des noms de rues [...] ordonné que l'Inspecteur contracte sans délai [...] et qu'il fasse poser deux de ces planchettes par chaque rue, dont une à chaque extrémité. ³⁹ »

En 1825, la « reconnaissance » et l'intégration de la vieille ville et des faubourgs n'étaient toujours pas réalisées. Devant les administrateurs coloniaux, Viger suggérait d'ailleurs que toutes les rues de Montréal soient, à la suite de la loi qui allait être adoptée, dorénavant

publiques et reconnues légalement. C'est que le développement du territoire semblait bien encore échapper aux administrateurs locaux comme s'en plaignait Viger :

[L]es propriétaires de terrains limitrophes aux emplacements concédés divisent ces terrains comme ils l'entendent et le veulent ; et de là des rues étroites ou ouvertes dans une toute autre direction que celles déjà tracées ou projetées par la ville, ou par des propriétaires disposés à sacrifier leurs vues d'intérêt privé à celles plus relevées du bien public, de l'embellissement de la cité et de l'avantage de ses habitans.⁴⁰

Cette situation, au dire de Viger, occasionnait plusieurs problèmes pour l'administration locale et allait à l'encontre des finances publiques :

Bien des particuliers croient qu'il leur suffit d'ouvrir des rues sur leur terrain, et de concéder des emplacements sur leur niveau, pour que ces rues soient publiques, ou sujettes dès lors à la réparation et à l'entretien de la ville. Ils le donnent à entendre à leurs concessionnaires, qui ayant intérêt à le croire, demandent bientôt des travaux, et murmurent si on ne leur en donne pas. Cette erreur est le sujet de beaucoup de criailleries, de mauvaise humeur, d'inutiles menaces, et d'infructueuses représentations de la part des grands-juris [sic] ou des citoyens.⁴¹

Cela dit, en 1825 encore, il était vrai que les liens physiques entre les divers secteurs de la ville n'étaient pas complétés. À titre d'exemple, des propriétaires de trois différents faubourgs demandaient à l'époque aux Juges de paix la construction de rues de communication :

Résolu qu'un Jury de douze des domiciliés de ce District soit nommé au Warrant ou ordre à être adressé au Schérif, [...] pour après serment prêté devant les dits Juges de paix, faire visite des lieux et rapport sur l'utilité ou la non utilité de l'ouverture et l'établissement de rues et prolongation de rues transversales et de communication entre les faubourgs St. Laurent, St. Louis et Québec ou Ste. Anne—tel que demandé par la requête de divers propriétaires de ces faubourgs [...].⁴²

Notre même Inspecteur Viger, après un court intermède à titre de premier maire de Montréal au milieu des années 1830,⁴³ déposait au printemps de 1840 ses *Rapports sur les chemins, rues, ruelles et ponts de la Cité et Paroisse de Montréal*.⁴⁴ Ceux-ci avaient été commandés à l'occasion de l'incorporation, permanente cette fois, de Montréal en 1840, incorporation qui allait permettre à Montréal d'être administrée par un Conseil municipal élu. Dans son rapport, Viger ne faisait plus

mention de problèmes relatifs aux besoins de « reconnaissance » et d'intégration de la vieille ville et des faubourgs qui avaient occupés les Juges de paix dans les premières décennies du XIX^e siècle. Toutefois, la nouvelle administration locale qui allait prendre place, aurait encore énormément à faire, au dire de Viger :

On verra par l'Article V. de ce Rapport, les raisons qu'on a eues d'abréger cette « Liste des Besoins entiers de la Ville et Cité », en fait d'améliorations à leur voirie. Il était également inutile d'y joindre une évaluation — même approximative — du coût des travaux recommandés. Quiconque connaît l'étendue des rues, etc., et le prix des matériaux et de la main-d'œuvre devait avoir assez de « l'indication des rues, etc., à améliorer », pour justifier l'avancé fait de l'impossibilité où les Magistrats [les Juges de paix] de faire face aux exigences de la ville avec les moyens pécuniaires alors à leur disposition.⁴⁵

Face à tous ces défis, les revenus de la ville devraient donc être augmentés substantiellement selon Viger.⁴⁶ Les nouveaux élus locaux eurent plus de pouvoirs (de taxation notamment), et bien qu'ils étaient de fervents partisans d'une administration conservatrice, voire paternaliste, des deniers publics,⁴⁷ ils se firent tout de même les porteurs de pratiques publiques de toute évidence « innovantes » à l'époque : création d'un service municipal des incendies en 1841 et d'un service de nettoyage des rues en 1843, municipalisation du service d'eau de 1843 à 1845, tentative de municipalisation du service de gaz en 1845.

LA MODERNISATION DE LA RUE : AU CENTRE DE LA POLITIQUE PUBLIQUE LOCALE

Si la seconde moitié du XIX^e siècle débutait avec des défis administratifs et techniques de taille pour Montréal (défis qui prendront une ampleur considérable avec les fortes poussées démographiques et l'industrialisation), il n'en reste pas moins que ce fut pendant la période 1796–1840 que la rue, à Montréal, allait acquérir ses toutes premières caractéristiques techniques modernes et que sa conception allait participer d'un début de pensée « rationalisatrice » ; pensée inscrite à l'intérieur des cadres administratifs de l'institution publique locale.

En effet, quoique les procédures administratives de réalisation des travaux, de même que les matériaux, les techniques et la définition « de ce à quoi devrait ressembler » et « de ce que à quoi devrait servir » une rue n'ont cessé d'évoluer jusqu'à aujourd'hui, l'esprit technicien, celui-là qui se pose au-devant de la pratique empirique, la pratique

héritée, la pratique du souvenir, d'avoir vu, se met graduellement en place et dicte son (ses) ordre (s), sa (ses) mesure (s), sa (ses) rationalité (s). Aussi, il ne fait pas de doute que la « rue » fut pour l'administration locale le terreau de ses premières expériences concrètes de formulation et de planification de politiques publiques par opposition aux procédures précédentes de gestion, au quotidien, des « choses courantes » comme des projets et des demandes (ou même des actions individuelles) des habitants.

Avec la loi de 1796, le contrôle et la maîtrise de l'espace urbain signifiaient aussi la mise en place d'un réseau de rues praticables et carrossables, aux dimensions uniformisées, au tracé continu, libéré des obstacles naturels (les cours d'eau) et construits (balcons et perons sur ou en surplomb des rues, bâtiments qui empiétaient sur le domaine public, etc.) et enfin, auhaussement (niveau) et au nivellement (ou dénivèlement) « scientifiquement » calculés pour le ruissellement des pluies et le contrôle des inondations. Quant à eux, les revêtements se devaient d'être durs pour éviter la formation répétée de cahots, les enlissements (à la suite de fortes pluies et lors de la fonte des neiges) et la pénétration des matières fécales (qu'on souhaitait éliminer) ainsi que pour permettre le nettoyage et l'arrosage. Aussi, tout en favorisant la pose de revêtements, il demeurait primordial que ceux-ci soient adhérents pour les « pieds » des chevaux et, tâche tout aussi difficile pour l'époque, qu'ils soient le moins bruyants possible (pour limiter cette sonorité assourdissante des sabots).

Nous reproduisons en annexe un appel d'offres lancé en 1822 par l'administration locale. Cet appel d'offres nous permet de retracer — en instantané — l'état d'avancement dans l'emploi des matériaux et dans les procédures de réalisation des travaux. Il nous sera utile dans la suite de notre analyse.

Un dimensionnement uniformisé des rues

Selon la loi de 1796, les rues de Montréal devaient dorénavant être d'une largeur de « pas moins de trente pieds ». ⁴⁸ Plusieurs rues de la vieille ville n'avaient pas cette largeur et puisque le cadre bâti y était déjà dense et solidement construit (majoritairement en pierres), l'administration locale n'avait pour ainsi dire aucun moyen juridique et financier (et sans doute, aucun intérêt) d'exercer un élargissement ou un déplacement de rues. Dans les faubourgs toutefois, le cadre bâti, moins dense et fait de matériaux moins durs et « nobles » (soit le bois) pouvait se prêter plus facilement à la mise en exécution de la loi de 1796. ⁴⁹ Selon Viger, la qualité du cadre bâti dans les faubourgs (addi-

tionnée à la disponibilité de surfaces constructibles) pouvait permettre d'atteindre les objectifs fixés par la loi :

Dans les faubourgs, le plus grand nombre des bâtisses sur ces rues étroites sont en bois. Je suis convaincu qu'on verrait sous peu d'années le nouvel alignement de plusieurs de ces rues rebâti à neuf, si l'on ordonnait de le porter à la largeur légale en front du lot de tout propriétaire actuel rebâtissant sa maison ou rétablissant sa clôture.⁵⁰

Mais Viger n'ignorait pas qu'il y aurait des compensations financières à verser aux riverains qui céderaient une parcelle (en bordure de rue) de leur terrain. Pour recueillir ces sommes, celui-ci proposait que la ville se dote d'un fonds spécial. Et dans le cas d'un manque de ressources financières, il supposait que « le déficit [...] se puiserait facilement dans la bourse de nos citoyens ». A preuve, soutenait-il, une telle situation s'était déjà produite dans le passé :

Voilà un succès en ce genre qui m'en garantit d'autres. En 1816, je crois, les magistrats déterminèrent que la rue Saint-Louis, (au faubourg du même nom), dont la largeur n'était pas partout la même, aurait à l'avenir la largeur de 36 pieds français. Le nouvel alignement passait à travers presque toutes les propriétés au sud-est de la rue, et enlevait surtout dix pieds d'une maison et cinq pieds d'une autre, sans moyen légal de forcer ces propriétaires à céder ce terrain. Néanmoins cette amélioration s'est complétée en moins de deux années ; tout le terrain non bâti a été abandonné gratis à la ville, à la charge seulement de reposer les clôtures dans le nouvel alignement ; et les deux maisons se sont remises en ligne, moyennant la modique somme de cent cinq livres, dont les citoyens ont fourni une partie.⁵¹

En 1825, il était trop tôt pour que Viger suggère l'utilisation de l'outil coercitif majeur que deviendra celui de l'expropriation. En 1841, les premiers paramètres de ce pouvoir seront établis, mais ce n'est qu'à la fin du siècle que l'expropriation pourra être menée avec toute la puissance juridique qu'on lui connaît encore aujourd'hui. Toutefois, avec l'incorporation municipale de 1840, la municipalité détiendra des outils fiscaux qui permettront de ne pas compter uniquement sur la générosité des habitants.

La loi de 1796 stipulait qu'il n'était pas permis, sans le consentement des propriétaires, de démolir une maison ou un bâtiment, ni de prendre une cour, un jardin ou un verger dans le but de refaire l'alignement des tracés, d'ouvrir une nouvelle rue ou de construire une infrastructure.⁵² Sous l'administration des Juges de paix, il n'y eut aucune tentative de grands percements urbains dans les zones déjà

construites.⁵³ Viger avait par ailleurs raison de prédire qu'il serait plus facile d'atteindre les standards de largeur des rues dans les faubourgs grâce aux caractéristiques du cadre bâti : malheureusement, l'élément facilitant aura été plus souvent qu'autrement les incendies. Cela dit, la superficie du territoire montréalais habité était très réduite en 1796, en comparaison à ce qu'elle sera quarante ans plus tard. Dans une ville en forte expansion, il fut donc tout de même relativement facile de mettre en application dans les nouveaux développements les standards juridiques établis en 1796, cela malgré l'absence d'un pouvoir local élu et sans doute aussi, malgré l'action de certains propriétaires fonciers tentés de subdiviser leurs terrains sans égard aux directives locales. Dans son rapport de 1840, Jacques Viger ne fit pas mention de problème spécifique lié au dimensionnement des rues. Peut-être est-ce que le respect des standards juridiques était depuis entré dans la pratique courante ? Il faut tout de même rappeler que le rapport de Viger n'avait pas une prétention exhaustive.

Mesurer et établir des hauteurs : nivellement et mise à niveau des rues

Ce sont les travaux de mise à niveau des rues et de nivellement qui causèrent la plus grande source de litiges entre les administrateurs locaux et les propriétaires fonciers ; des litiges pouvant s'exprimer tant en rapport à des terrains non développés qu'en rapport à des propriétés déjà construites. Grâce aux pouvoirs qu'ils détenaient, les Juges de paix étaient en mesure de procéder à de tels travaux. Toutefois, lorsqu'il y avait des oppositions avec les riverains, les conditions de réalisation de ceux-ci (haussement du niveau des rues « acceptable » en tenant compte du niveau des propriétés, compensation financière, etc.) étaient, comme la loi le prescrivait, déterminées par un corps de jurés — composé de résidents du quartier — nommés pour arbitrer le litige.⁵⁴

« Mettre à niveau les rues de la ville » avait une double fonction. D'abord, il s'agissait d'aplanir la rue qui avait été construite sans « correctif » de la surface du sol, en épousant les multiples vallons (plus ou moins hauts et plus ou moins étendus) qui caractérisaient le territoire construit. Deuxièmement, il était nécessaire de mesurer les hauteurs des rues et de trouver un équilibre en quelque sorte, entre les unes et les autres d'une part et entre elles (les rues) et le cadre bâti d'autre part. Il est facile d'imaginer dans ces deux cas de figure le potentiel de conflits avec les riverains : soit parce que les fondations de leurs bâtiments se retrouveraient à plusieurs centimètres (peut-être plus de un mètre même) sous le niveau de la rue ; soit parce que les

terrains qu'ils souhaitaient éventuellement subdiviser et développer nécessiteraient dès lors du remblaiement avant les mises en chantier.

Un autre enjeu majeur de la mise à niveau des rues résidait dans un désir, voire dans une nécessité maintes fois exprimée, de contrôler les eaux urbaines : eaux de pluies et eaux printanières causées par la fonte des neiges, eaux des crues du fleuve Saint-Laurent et des ruisseaux (encore non canalisés) qui serpentaient la vieille ville et les faubourgs. Ici, l'Inspecteur des chemins devait se prêter à un jeu d'équilibriste entre l'une et l'autre des rues d'un même secteur et entre l'un et l'autre des secteurs de la ville. D'une part, pour en arriver à la mise en place de tracés d'écoulement hiérarchisés (jusqu'aux déversements dans les cours d'eau réceptacles — en particulier le fleuve Saint-Laurent) et, d'autre part, pour ne pas favoriser par son propre travail la formation de rues ou de zones inondables. Concrètement, voici comment on présentait la chose :

Résolu [...] d'élever cette partie de la rue du Collège depuis la rue Ste. Hélène jusqu'à la rue McGill et ladite rue McGill depuis la pont Charland jusqu'à la rue St. Paul de façon à égoutter les eaux dans des grilles à placer à l'encoignure de la dite rue St. Paul avec celles McGill et du Collège.⁵⁵

Ce jeu d'équilibriste était d'autant plus important à Montréal que la ville recevait des précipitations de neige abondantes pendant l'hiver et que la pratique ayant cours à l'époque consistait à compacter et à aplanir la neige plutôt que de la ramasser. La figure 2 montre que cette pratique existait toujours dans la seconde moitié du XIX^e siècle ; elle permet également d'imaginer l'importance des surplus d'eau qui pouvaient s'accumuler lors de la période de fonte des neiges.

Enfin, ce jeu d'équilibriste auquel devait se prêter l'Inspecteur des chemins s'inscrivait également dans une préoccupation de salubrité urbaine : pour éviter la formation de cloaques, pour faire disparaître les eaux immobiles et croupissantes sur les chaussées (et dangereuses parce que chargées de maladies⁵⁶) et pour faire circuler les eaux de « lessives » des rues que l'on comptait répandre sur les chaussées. En effet, le balayage et l'arrosage devenaient rapidement les solutions mises de l'avant pour chasser de la rue les saletés et pollutions animales et végétales. Aussi fallait-il s'assurer que cette eau s'écoule, entraînant avec elle les matières indésirables. Dès la décennie de 1820, les premiers règlements relatifs à l'arrosage des rues étaient adoptés et, en 1843, le premier plan général d'arrosage des rues pavées de Montréal.

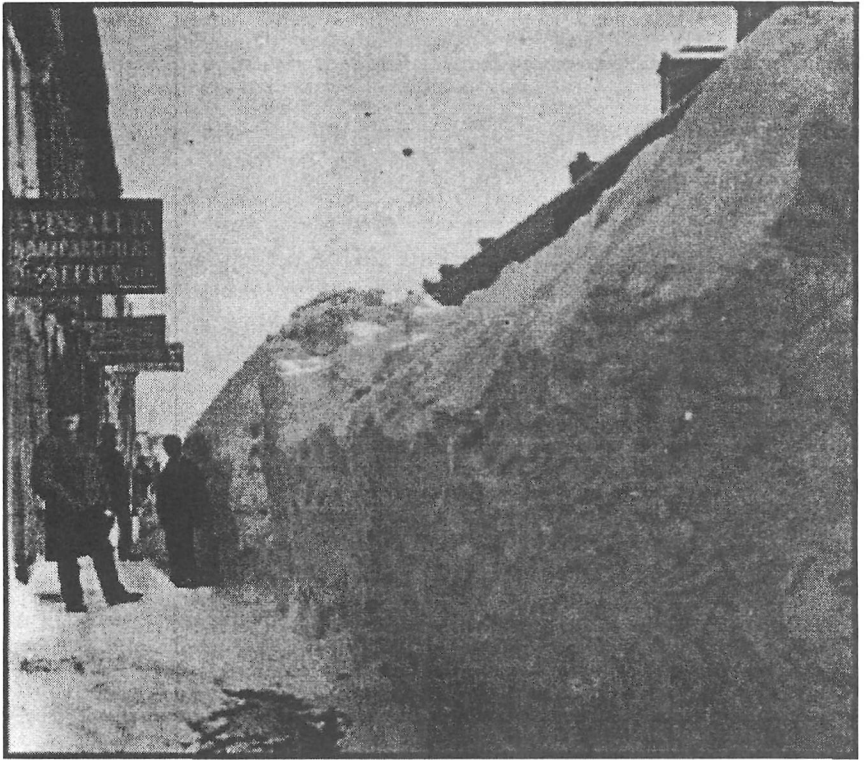


Figure 2
Accumulation de la neige dans les rues de Montréal en 1869
(Source: Archives nationales du Canada, C-655457.
Photographie de James Inglis, 1869).

C'est dans le même objectif de circulation et d'écoulement des eaux que le profil des rues fut appelé à se modifier radicalement. En effet, la rue bombée remplaçait la rue plate à Montréal (voir la figure 1), comme d'ailleurs dans les autres villes occidentales. Ce nouveau profil de la rue était une des pièces maîtresses des systèmes d'arrosage des rues qui se développaient :

Ce système [d'arrosage des rues] ne peut fonctionner pleinement qu'avec la modification du profil des rues et le passage, dans les années 1830, des chaussées fendues aux chaussées bombées qui comprennent deux ruisseaux latéraux (par opposition à l'unique ruisseau central fendu) et dont les ingénieurs louent l'efficacité en termes d'assainissement et de circulation.⁵⁷

Il est clair, en relisant les rapports de l'Inspecteur des chemins, que ce travail qui consistait à surélever le centre de la rue montréalaise était entrepris dans la première moitié du XIX^e siècle. Il n'était toutefois pas encore complété en 1840 comme en témoignaient les propos de Jacques Viger. Pour la rue Saint-Denis, à titre d'exemple, ce dernier expliquait qu'il faudrait « former le centre en l'arrondissant au milieu par fossés de chaque côté ». ⁵⁸ La rue bombée avait toutefois ceci de mauvais, qu'elle incitait les conducteurs de charrette à rouler au centre de celle-ci, ce qui occasionnait des manœuvres périlleuses lorsqu'une voiture arrivait en sens opposé.

Cela dit, tous les travaux de nivellement et de mise à niveau ne pouvaient suffire à eux seuls pour maîtriser les eaux urbaines : des moyens et des outils techniques, voire ici des caniveaux et des égouts pluviaux étaient aussi appelés à jouer un rôle primordial. Il faudra



Figure 3
Inondation de la ville en 1869
(Source: Archives nationales du Canada, PA-103116.
Photographie de James George Parks, 1869).

pratiquement tout le siècle pour arriver à établir un réseau qui n'occasionne pas de refoulements au moindre orage en importance. La figure 3 montre bien les problèmes — saisonniers dans la plupart des cas — causés par les déficiences du réseau d'égouts de la ville, encore dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Des inondations de la sorte signifiaient pour les riverains des problèmes et des pertes matérielles considérables. Elles représentaient aussi, concrètement, l'incapacité de faire usage du réseau de rues, ce qui allait à l'encontre des objectifs de circulation des biens et des gens (circulation déjà bien perturbée l'hiver alors qu'on ne détenait aucun moyen technique pour « déneiger » la ville).

Caniveaux et égouts pluviaux pour la maîtrise des eaux urbaines

En 1825, toujours devant le législateur colonial, Jacques Viger déplorait l'incapacité de la ville à mener des travaux en matière de canalisation des eaux de pluies en raison du manque de ressources financières : « La construction de canaux ou égouts publics sous presque toutes les rues de la cité, etc., sont autant d'objets dont l'exécution est pressante et serait du plus grand avantage possible aux habitans de cette ville, mais que la modicité des revenus ne permet point d'entreprendre. »⁵⁹ Le même Viger, en 1840, soulignait le manque, toujours aussi important, de caniveaux et d'égouts publics : « [I]l serait nécessaire et pressant de faire [des caniveaux et égouts pluviaux], sous nombre de rues de la cité, non seulement pour la meilleure conservation ou la stabilité des travaux faits ou à faire à la surface de ces rues, mais principalement dans des vues d'hygiène publique et de bonne police.⁶⁰ »

Tout au long de la première moitié du XIX^e siècle, lorsqu'il était question d'égouts chez les administrateurs locaux, il ne s'agissait pas d'égouts sanitaires. En fait, les égouts montréalais allaient effectivement recevoir progressivement des eaux usées domestiques pendant cette période, cela au fur et à mesure des demandes de propriétaires désireux de raccorder leur « privé ». Cette pratique était toutefois marginale puisque réservée uniquement à ceux ayant chez eux des « lieux à l'anglaise » (ce qui était très rare) et ayant les moyens financiers de procéder à la pose de canalisations (des raccordements jusqu'à un égout public).⁶¹ Pour raccorder leur maison à une conduite d'égout, les demandeurs devaient d'abord avoir la permission des administrateurs locaux. Dans bien des cas toutefois, on assistait également à des raccordements non déclarés qui, on s'en doute bien, ne respectaient pas nécessairement les règles techniques préétablies. Devant

cette situation, il était adopté en 1833 une résolution à l'effet d'endiguer cette situation :

Résolu [...] qu'à l'avenir il ne sera permis à aucun individu quelconque de faire introduire aucun canal privé dans les canaux publics de cette cité, sans avoir préalablement obtenu permission par écrit du maire ou de deux conseillers de ville ; et, lorsque obtenue, sous l'obligation par le dit individu de faire construire l'entrée du dit canal public dans la longueur d'au moins six pieds, des matériaux dont les canaux publics seront faits ; et aussi, sous l'obligation par lui d'employer le même entrepreneur ou en son absence ou au cas de mort du dit entrepreneur, tel ouvrier qui sera indiqué par le comité des chemins.⁶²

Quelques dix années plus tôt, les Juges de paix s'étaient déjà réunis pour « déterminer quelle [...] proportion des canaux ou égouts publics, construites par la ville, sous les rues, que chaque propriétaire [...] doit payer ou rembourser à la ville pour acquérir le droit de s'en servir ».⁶³

Donc, par défaut pourrait-on écrire, le choix du « tout-à-l'égout » a été fait dès le début du siècle à Montréal et cela, davantage en raison des pratiques individuelles qui s'étaient développées qu'en raison d'une politique publique clairement exprimée. En 1857, lorsque l'Inspecteur en chef de la ville, John P. Doyle, déposait un premier plan pour la réalisation d'un réseau d'égouts à la fois pluvial et sanitaire à l'échelle municipale,⁶⁴ il poursuivait une démarche technique favorisant le tout-à-l'égout, c'est-à-dire un système combiné plutôt que la réalisation d'un système séparatif.⁶⁵ Il faut mentionner que le plan de Doyle s'inscrivait dans un contexte nouveau, celui où pour la première fois Montréal devrait composer avec une augmentation significative du volume des eaux usées domestiques (grâce à la généralisation de l'eau courante dans tous les bâtiments montréalais).

Ainsi, les caniveaux et les égouts publics dans la première moitié du XIX^e siècle s'inscrivaient d'abord et avant tout à l'intérieur de préoccupations liées aux eaux de pluies. Dans plusieurs cas, la décision de construire un égout sous une rue était motivée par l'Inspecteur des chemins lui-même, dans d'autres cas elle faisait suite à une demande de riverains. Dans certains cas enfin, il se pouvait même que la réalisation de travaux faisait suite à l'initiative d'individus en particulier, comme ce fut le cas en 1821 alors qu'un certain James Henry offrait aux Juges de paix de déboursier personnellement la somme de £ 50 pour la construction d'un égout en pierre sous la rue Saint-Pierre (les coûts supplémentaires à être déboursés par la ville).⁶⁶

Bien que préoccupée par le contrôle des eaux, des ruissellements et des inondations, ce processus décisionnel en matière de réalisation d'égout indique que la ville procéda pendant tout le premier demi-siècle (et encore plusieurs décennies après) sans vision politique générale et sans planification, engagée malgré elle dans une course-poursuite rythmée par les conditions physiques et climatiques, les contraintes et opportunités financières et les attentes ou les oppositions des riverains.⁶⁷ Pourtant, dès 1823, les Juges de paix tentèrent de résoudre ce problème de non planification dans la pose de conduites d'égouts en demandant à l'Inspecteur des chemins qu'il dresse, par « procès-verbaux légalement homologués », les plans des égouts construits et à être construits dans la ville.

Lorsqu'il était construit des caniveaux dans une rue, ceux-ci étaient placés de part et d'autre des côtés de la rue, accolés à la bordure du trottoir (voir la figure 1 et l'annexe). Généralement, on déposait un lit de cailloux (ou de pierre) au fond de la tranchée. À d'autres occasions, c'était tout le pourtour du caniveau qui était recouvert en pierre de maçonnerie. Pour ce qui étaient des conduites d'égouts, certaines étaient faites de bois mais la majorité était faite en pierre ou en brique, ce qui nécessitait lors de leur construction le savoir-faire du maçon. Le diamètre des conduites était variable bien qu'il semblait se situer habituellement aux alentours de 2 pieds (60 cm). Pour des considérations financières et en raison de son profil (bombée et plate), il était possible de retrouver sous une rue d'une à deux conduites — la règle usuelle était tout de même d'une conduite — dont la profondeur de pose pouvait atteindre jusqu'à 7 pieds (2,14 m).⁶⁸ Dans les années 1820, les propriétaires du service d'eau potable s'aperçurent qu'il fallait compter au moins 6 pieds (1,85 m) de profondeur pour éviter le gel pendant l'hiver.

Enfin, une technique encore plus économique que la construction de caniveaux ou d'égouts, consistait à poser une grille à une intersection de deux rues — dont l'une n'avait pas de conduites d'égouts — sur celle munie d'égouts, au-dessus de la conduite. Voici un exemple de cette procédure : « Ordonné que l'inspecteur des chemins soit autorisé à faire des canaux perpendiculaires avec grilles en fer, dans les différentes rues où il sera fait des égouts publics afin de décharger dans ces égouts les eaux des rues voisines et transversales. »⁶⁹

Il fallait donc que la rue dont l'eau allait se décharger dans la conduite de la rue transversale ait une pente suffisante pour y écouler l'eau en entier. Il fallait aussi que la conduite qui allait recevoir l'eau soit d'un gabarit suffisant pour accueillir les volumes d'eau. Si dans la présente décision on prévoyait l'usage éventuel de grilles sur les futures conduites (et donc on était à même de calculer un surdimen-

sionnement de la conduite), cela ne fut pas toujours le cas. En effet, à bien des endroits, la décision de faire écouler les eaux d'une rue dans une rue voisine fut prise après la pose de la conduite ; plus souvent qu'autrement, cela occasionnait des refoulements, car cette dernière conduite n'était pas dimensionnée pour recevoir de telles quantités d'eau.

Enfin, les préoccupations en matière de travaux d'égouts et, plus largement, de contrôle des eaux de pluies, étaient renforcées par les politiques de pavage des rues, politiques mises de l'avant par les dirigeants locaux eux-mêmes : d'une part, le pavage des rues rendait ces dernières imperméables, ce qui obligeait à contrôler un volume d'eau plus important ; d'autre part, on avait compris — l'inspecteur des chemins en tête — que la construction de rues nécessitait la formation d'une solide fondation, laquelle devait rester sèche comme l'avait expliqué le commissaire-inspecteur John Loudon MacAdam de Bristol dans les années 1810. Comme son rapport de 1840 l'indique, il est certain que Jacques Viger connaissait cette « condition » : la construction de caniveaux et d'égouts était également nécessaire écrivait-il, « pour la meilleure conservation ou la stabilité des travaux faits ou à faire à la surface de ces rues »⁷⁰.

La surface de la rue : la multiplication des pavages

C'est en Écosse au début du XIX^e siècle où, paraît-il, les techniques pour la construction de routes et de rues évoluèrent le plus rapidement. Montréal, en raison de son statut colonial anglais et sans doute aussi grâce à la présence d'immigrants écossais, comme ce fut le cas d'ailleurs pour le Piqueur Levingston, était au courant des innovations techniques. Comme l'écrit André Guillerme, le procédé de MacAdam était assez simple :

[I] faut rendre et maintenir à sec le fond de forme par le creusement de fossés latéraux ou construire la voie en remblai pour éviter l'emprise de fossés. Sur le fond, l'encaissement se compose de trois couches de cailloux ou de pierres concassées — par les femmes et les enfants — et même lavés, dont la grosseur ne doit pas excéder celle d'un œuf de poule ; chaque couche est damée, la dernière recouverte de tous-venant.⁷¹

À Londres, dans les années 1820, on dépava les plus belles rues pour les macadamiser.⁷² À Montréal, les enseignements de MacAdam furent suivis comme l'indique l'appel d'offres que nous avons reproduit en annexe. Toutefois, bien que des rues furent effectivement macadamisées, le pavage « en dur », pavage de pierres en particulier, avec fondation à la MacAdam tout de même, demeurait le plus populaire. Ainsi,

il y avait le « pavé sur champ » (fait en pierre grise), le pavé à la rustique (des carreaux de pierre à joints incertains), que l'on considérait plus endurant, et le pavé en cailloux. En 1837, le bois pour la confection des pavés était mis à l'essai ; les résultats furent toutefois décevants, car le bois se soulève lorsqu'il y a inondation, et il est peu adhérent, faisant glisser les pieds des chevaux.⁷³

À la suite d'une mission qui le conduisit en Angleterre en 1846, l'ingénieur français des Ponts et Chaussées, M. Malézieux, constatait les résultats obtenus par l'introduction du bois pour les pavages :

Le pavage en bois, sur lequel on avait pu concevoir de si grandes espérances, n'a abouti en Angleterre qu'à un insuccès maintenant bien constaté. Ce pavage a un vice radical, celui de s'altérer et de s'user rapidement, en moins de cinq années, sans compter que la surface n'offre guère de prise aux pieds des chevaux que par les temps de grande sécheresse. Aussi voit-on les nombreux essais que l'on avait faits dans Londres disparaître tous les jours, et dans quelques mois peut-être il n'en restera pas de trace.⁷⁴

Pour le pavage en dur, on retrouvait en Angleterre le grès ou le granit. Dans une étude comparative des pavages à Londres et à Paris, l'ingénieur H. Darcy soulignait clairement les inconvénients des pavés en dur : « C'est qu'en aucun lieu de la terre on ne devait souffrir plus qu'à Londres des inconvénients énormes qui résultent des chaussées pavées. Le bruit qu'elles causent est intolérable. L'usure des voitures qui les parcourent se traduit, chaque année, par des sommes énormes. »⁷⁵

Il nous a été impossible de retrouver un plan spécifique des rues pavées à Montréal. Un travail fastidieux aurait été de dénombrer dans les rapports annuels de l'Inspecteur des chemins les rues sur lesquelles des travaux de pavage étaient entrepris. Toutefois, nous avons reconstitué le plan d'arrosage des rues adopté par le Conseil municipal en 1843, lequel nous permet d'y aller par déduction.⁷⁶ Parce que l'arrosage des rues n'était pratiqué (et praticable) que sur celles qui étaient pavées (et à l'époque on avait décidé de toutes les arroser selon des fréquences variables), il est en effet juste de supposer que le réseau de rues arrosées correspondait au réseau de rues pavées. La figure 4 présente donc le réseau des rues arrosées à Montréal en 1843.

Donc, si le linéaire de rues arrosées correspond au linéaire de rues pavées (ce que nous croyons), il y avait un total de 22 kilomètres de pavage à Montréal, pour une couverture totale de trente-deux rues. À cette époque, le Surintendant des travaux publics, John Ostell, dénombrait 199 rues dans la ville pour un linéaire total de 84 km.⁷⁷ C'était donc approximativement le quart du linéaire de rues qui était

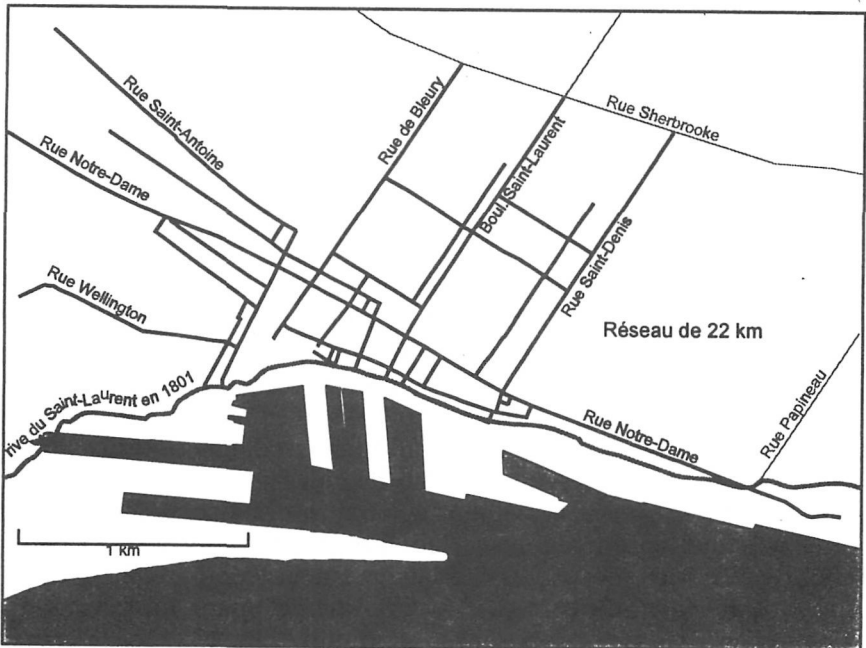


Figure 4

Les rues arrosées en 1843

(Source: Dany Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain public : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865* Montréal, Institut national de la recherche scientifique, thèse doctorat, 2002), 176.)

pavé et, pour l'essentiel, dans la vieille ville et les quelques grandes rues perpendiculaires au fleuve.

Avec l'introduction de l'automobile au XX^e siècle, la chaussée dut à ce moment acquérir des caractéristiques permettant la rapidité, l'uniformité de roulement (surface lisse) et l'adhérence.⁷⁸ Au XIX^e siècle, elle se devait davantage de présenter des caractéristiques permettant une solidité de roulement et une propreté. Il était toutefois impératif qu'elle soit aussi adhérente, pour les pieds des chevaux. Sa solidité, voire sa dureté dans ce cas-ci (avec la pierre notamment), causait par contre des inconvénients sonores en plus de l'usure prématurée des fers des chevaux et des chariots et charrettes. Donc, si la chaussée est construite dans une perspective de performance de roulement avec l'introduction de l'automobile, auparavant elle fut d'abord conçue dans une double perspective : de salubrité urbaine et de « continuité » d'accès (en temps sec comme en temps de pluie).

Comme à l'étranger, la rue va progressivement être consacrée en entier à ce « qui roule » et les piétons écartés et reconduits sur les trottoirs que l'on construit — en bois ou en pierres — au rythme de la modernisation de la rue. À vrai dire, il se peut même qu'à certains endroits le trottoir ait devancé cette modernisation de la rue : la ville du XIX^e siècle était d'abord une ville de marcheurs et le trottoir permettait à ceux-ci de se déplacer sur un revêtement propre et sec, exempt (en principe) des boues et des matières fécales animales. Le début du XIX^e siècle marque aussi l'introduction de l'éclairage de rue à Montréal. Pour des questions de sécurité, celui-ci fut rapidement jugé essentiel à la « continuité » du réseau de rues. En 1818, en instaurant le service du Guet, les administrateurs locaux prévoyaient la pose de cent lampes à l'huile.⁷⁹ En 1819, il en avait été installé 150 dans la vieille ville uniquement et ordonnaient d'en ajouter 24 autres, toujours dans la vieille ville et à l'entrée des faubourgs. Pour les rues non desservies, on vit également apparaître des associations de propriétaires qui mirent en place leur propre système. En 1835, une première compagnie privée d'éclairage au gaz demandait que soit adopté par les administrateurs locaux un règlement lui permettant d'ouvrir les rues afin d'y poser ses conduites.⁸⁰ En 1838, celle-ci était prête à installer 200 lampes dans les rues de la ville (toutes dans la vieille ville).⁸¹ Enfin, le réseau de rues de Montréal dans la première moitié du XIX^e siècle était complété par un nombre important de ponts, car la ville était entourée et traversée par des cours d'eau qui n'étaient pas encore canalisés. Pour la grande majorité, ces ponts étaient faits en bois et de petites dimensions. Leur construction et leur entretien occupaient une part significative des activités réalisées sur les rues, car leur durée de vie utile était de quelques années seulement.

CONCLUSION

L'adoption de politiques publiques locales en matière de travaux publics (voire d'infrastructures en général) ne suit pas une progression (en nombre, en programme d'investissement) linéaire. Elle suit en effet une progression empreinte de l'activité urbaine : croissance spatiale, croissance démographique, croissance des activités économiques, évolution et transformations de l'appareil administratif local. Ce fut le cas pour la période 1796-1840. Ce le sera aussi pour les périodes subséquentes. On peut émettre l'hypothèse que les efforts publics (efforts financiers notamment) sont consentis d'abord sous l'effet des pressions exercées par la croissance du nombre d'individus « consommateurs » d'infrastructures, la demande en somme. Mais des conditions particulières telles que la volonté politique de promouvoir

l'activité économique par le biais d'un programme de grands chantiers ou pour soutenir le développement d'un secteur industriel spécifique peuvent accélérer la réalisation de travaux d'infrastructures. Des conditions extrêmes aussi peuvent conduire à la réalisation de certains travaux constamment repoussés ou ignorés. À titre d'exemple, les épidémies de choléra dans les années 1830 vont inciter les dirigeants montréalais à accroître les interventions en matière d'assainissement. À l'inverse, la réalisation de travaux pourtant sollicités par la population peut être retardée sous l'effet des contraintes budgétaires ou des oppositions politiques.

Aussi, l'offre de travaux publics n'est pas uniforme sur le territoire d'une même municipalité : c'était le cas en 1840 alors que, à titre d'exemple, les rues pavées se situaient pour la majorité dans la vieille ville — le centre d'affaires de l'époque ; ce l'est encore aujourd'hui alors que, à titre d'exemple, le réseau de métro montréalais n'occupe que des secteurs spécifiques de la ville. S. Graham et S. Marvin parlent de fragmentation urbaine (*splintering urbanism*) pour décrire ce phénomène où la population d'un secteur de la ville n'est pas pourvue pareillement à un autre en offre d'infrastructures publiques.⁸² En fait, à taille et fonctionnalité urbaines comparables, le fait qu'un secteur d'une ville soit richement pourvu en infrastructures en comparaison à son voisin permettrait d'avancer la thèse de la fragmentation.

Mais le territoire urbain n'est pas homogène, dans ses densités et dans la nature de ses activités. Si, en 1840, les responsables locaux décidèrent de faire nettoyer les rues de la vieille ville quotidiennement alors que celles des anciens faubourgs ne le seraient qu'une fois par semaine, cela était davantage en raison de la « densité » d'activités et de personnes qu'on y retrouvait au jour le jour qu'en raison des richesses foncières (richesses foncières qui d'ailleurs étaient effectivement plus élevées dans la vieille ville).

On a constaté que pendant la période 1796–1840, la réalisation des travaux publics, de la planification à la construction, prenait graduellement le « chemin » de la professionnalisation : professionnalisation technique avec pour preuve les modalités de modernisation de la rue, mais aussi professionnalisation administrative des procédures d'adoption et de mise en œuvre des projets. Une des démonstrations les plus éloquentes de ce processus fut l'abandon, graduelle et définitive, de la corvée imposée aux Montréalais.

L'adoption de politiques publiques en matière de travaux publics est largement susceptible de s'inscrire dans un contexte de contingence, nous l'avons souligné précédemment. Une épidémie, une découverte médicale, une catastrophe écologique, etc., vont modifier considérablement les objectifs publics établis dans un processus de

planification à long terme, voire accélérer l'adoption de nouvelles politiques. Les « outils gestionnaires » des administrateurs de Montréal entre les années 1796 et 1840 et de l'Inspecteur des chemins n'étaient pas comparables à ceux que détiennent aujourd'hui les gestionnaires locaux. Tout de même, les uns (les anciens) comme les autres (nos contemporains), étaient et sont encore aujourd'hui, obligés de composer avec des univers incertains.

Enfin, l'offre de travaux publics a été souvent, et de tout temps, associée à la partisanerie politique. Une des évolutions majeures dans le monde de la gestion des travaux publics aura été la recherche d'outils visant à chasser l'arbitraire dans les procédures de mise en œuvre des politiques publiques, en matière de programmation et en matière de réalisation des travaux. Certes, les transformations sont en partie venues des pressions extérieures, comme à titre d'exemple, les résultats de l'enquête menée par le Juge Cannon et publiée en 1909.⁸³ Mais la recherche, pourrait-on écrire, d'outils de mesure pour une redistribution équitable des travaux publics, était déjà à l'ordre du jour dans la première moitié du XIX^e siècle. Pour Jacques Viger, l'argent prélevé dans chacun des secteurs de la ville devait d'abord leur revenir :

L'argent prélevé sur chacun des faubourgs par cotisation, capitation, etc., ne devrait-il pas être employé sur chacun de ces mêmes faubourgs tous les ans ; puis celui de la ville qui excéderait les travaux vraiment urgents et indispensables ? Une portion fixe du revenu de la cité devrait aussi être annuellement appropriée à l'achat de rues, places publiques, etc. dans ces faubourgs. C'est en ouvrant de nouvelles communications qu'on invite journellement la population à s'étendre ; en améliorant les anciennes, et distribuant autant que possible les secours et les réparations au besoin (et toute la cité est dans ce dernier cas), qu'on peut se promettre de contenter à peu près tout le monde, et de voir les revenus s'augmenter avec rapidité.⁸⁴

Mais la recherche d'un équilibre entre une offre publique « politiquement désintéressée », fondée sur une expertise professionnelle et administrative, et les demandes des riverains n'est pas toujours chose facile. Avant les élections municipales de 1843, un journaliste montréalais se plaignait de l'attitude trop intéressée de ses concitoyens.

[C]'est que nous avons remarqué, que dans les discussions sur les élections municipales [discussions entre électeurs], on ne s'attache nullement à la qualification de la personne qu'on propose, soit sous le rapport de l'éducation ou de la respectabilité ou des mœurs ! Ce qu'il faut à la plupart des électeurs, c'est un homme qui amène le conseil de ville, n'importe par quelle ruse, à dépenser beaucoup d'argent dans le

quartier qu'ils habitent. Voilà le point de mire de la généralité. Est-ce que les fonctions du conseil ne se bornent qu'à faire paver ou à faire balayer les rues ? D'après le raisonnement d'un grand nombre on serait tenté de le croire. On devrait bien songer plutôt à la responsabilité de la charge qui pèse sur les hommes qu'on appelle à remplir ces devoirs importants, et ne nommer que des hommes, qui par leurs mœurs, leur caractère honnête et sans tache, ont droit à la confiance publique.⁸⁵

Dans une situation où il y a conflits d'intérêts ou partisanerie, les décideurs publics, du politicien au fonctionnaire, ont souvent été blâmés. Mais les difficultés à atteindre cet équilibre entre une offre publique « politiquement désintéressée » et les besoins des divers secteurs d'une ville ont pu (et peuvent) venir des habitants eux-mêmes.

Notice biographique : Dany Fougères, historien et analyste urbain, est chercheur post-doctoral au Laboratoire techniques, territoire et sociétés de l'École nationale des ponts et chaussées à Paris. Son projet de recherche actuel porte sur la constitution des droits d'occupation, d'usage et de propriété des sols et des sous-sols urbains. Il s'intéresse plus généralement à l'histoire et l'actualité des transformations techniques, sociales et juridiques des conditions d'accès et de desserte des réseaux techniques urbains. *Adresse* : Laboratoire, techniques, territoires et sociétés, École nationale des Ponts et Chaussées, 77455 Marne-la-Vallée, France.

Annexe Appel d'offres de 1822

Aux entrepreneurs,

Bureau de l'Inspecteur des chemins et des rues de la Cité de Montréal, 24
Décembre 1822

Les personnes qui désirent contracter pour les travaux à faire l'an prochain sur diverses rues de la Cité sont informées qu'elles doivent envoyer, avant le 18 janvier prochain, au bureau du soussigné, [...] rue Bonsecours, leurs propositions par écrit, sous cachet et à son adresse [...] cautions sont requises. Toutes les mesures ont au pied français, mesure du pays.

1. Trottoirs en Pierres Plates [...] deux chaînes dont une de 6 pouces d'épaisseur et 18 pouces de hauteur, et l'autre de 3 pouces par 18 pouces.
2. Trottoirs en Briques. Les Briques de 9 pouces chacune de longueur par 4½ pouces de largeur et 2¼ pouces d'épaisseur, avec même chaînes que pour les trottoirs No 1.
3. Pavés sur champ à neuf [en] pierre grise, préparé au marteau sur toutes faces, tant pour les égouts que pour les entrées de cours et le centre des rues (la chaussée). Dimension des Pierres : 4 à 6 pouces d'épaisseur, par

10 pouces de hauteur, et 10 à 12 pouces de longueur. - Pavés sur le champ réparés, la fournissant les pierres seulement.

4. Pavés à la Rustique ; c'est-à-dire à gros carreaux de pierre à joints incertains. Ces pavés dont les carreaux n'auront pas moins de 10 pouces de hauteur, seront faits de Pierre de Montagne, ou de telle autre pierre également ou plus dure.
5. Pavés en Cailloux, à neuf ou réparés. Dans ceux à neuf, les entrepreneurs fourniront tous les matériaux ; dans ceux réparés la ville fournira les cailloux seulement.

Tous ces travaux se feront à la toise superficielle = carrée. Les Entrepreneurs fourniront les matériaux ; feront le déblai nécessaire aux travaux où les rues sont déjà nivelées ; enlèveront les terres et décombres après l'ouvrage fini, et les porteront où il leur sera indiqué par le soussigné, ainsi que les restes du vieux pavé ; et placeront dans les trottoirs, sous chaque dalôt [sic] de maisons ou bâtimens [sic] (dans la ville seulement) une Pierre d'égout d'une seule pièce. Les matériaux seront de la meilleure espère ; et l'ouvrage sujet à visite d'experts journellement et à être refait incontinent et avant que le tout soit fini, si condamné. Les ouvriers se fourniront de modèles en bois approuvés par le soussigné, tant pour la convexité de la chaussée, que pour le placement des chaînes de trottoirs de chaque côté de toute entrée de cour. Toute la partie des dites chaînes qui sera visible, on hors de terre, sera préparée au marteau, ainsi que les Pierres d'égout qui seront creusées au centre, comme requis, pour l'égout de l'eau des dalôts [sic].

6. Pierres de Montagne écrasées, pour consolidation des rues non pavées. Ces Pierres seront payés à raison de la toise cubique, fournie écrasée et mesurée sur les lieux où elles seront employées. Si la personne veut s'engager de les étendre en outre, elle le mentionnera dans ses propositions. La grandeur de ces Pierres cassées n'excédera pas en diamètre deux pouces et demi.
7. Aqueducs [canaux souterrains] ou Égouts publics sous les rues. Ils seront de 24 pouces de largeur par 3 pieds de hauteur [...] ; – en Pierres grises maçonnées ; et la couverture à pas moins de 4 pieds sous terre. Le pavé de ces aqueducs sera de pierres grises de 3 pouces d'épaisseur. L'entrepreneur de la maçonnerie sera aussi chargé du déblai et remblai des tranchées et astreint à transporter les déchets des pierres et terres surabondantes, à ses frais, et au projet de la ville, comme il est déjà dit plus haut combien de la toise en longueur.
8. Grilles en fer, doubles, avec cadre en Pierre de taille, à la surface des rues où il sera fait des aqueducs ou égouts publics souterrains. On prendra pour modèles celles de ces Grilles, posées cette année dans la rue St-Joseph, en ville, à ses points d'intersection avec les rues St-Paul et Notre-Dame.

Par ordre des Magistrats

J. Viger, Inspecteur des chemins

(Source : VM-GDA, VM-35, Fonds Juges de paix de Montréal, Procès-verbaux des Sessions spéciales de la paix, 5 (24 décembre 1822) : 120-122.)

NOTES

- 1 « Le sujet peu glorieux de la gestion urbaine montre bien le décalage entre les pouvoirs techniques et institutionnels qui ont encouragé l'urbanisation et les innovations nécessaires à la maîtrise et à l'humanisation de la vie en ville. [...] L'histoire de la gestion urbaine est donc celle de la création de services sérieux ainsi que celle de l'institution d'un pouvoir municipal suffisamment fort ». Paul M. Hohenberg et Lynn Hollen Lees, *La formation de l'Europe urbaine 1000-1950* (Paris : Presses Universitaires de France, 1992), 405-6.
- 2 Les titres exacts de ces fonctionnaires sont : « Inspecteur des grands chemins, rues, ruelles et ponts » et « Sous-Inspecteurs des grands chemins, rues, ruelles et ponts ». *Statuts du Bas-Canada* (SBC), 36 Geo. III (1796) ch. 9, art. 40, 41 et 46.
- 3 Ville de Montréal, Gestion de documents et archives (VM-GDA), VM-35, Fonds Juges de paix de Montréal, *Rapports et dossiers*, n° 79, « List of the Officers in the service of the Magistrates and the Amount of Salary allowed to each of them » (27 août 1840). En 1854, le nombre d'officiers municipaux (surintendant des travaux publics, de l'aqueduc, du département des incendies, le trésorier...) s'élevait au nombre de 24. VM-GDA, VM-1, Fonds Conseil de ville de Montréal, *Commissions spéciales et comités spéciaux, rapports et dossiers*, n° 176, « Report from the Special Committee of the Mayor & Chairmen of Committees on the Salaries of Officers of the Corporation » (28 janvier 1854).
- 4 SBC, 36 Geo. III (1796), 9. Les dispositions de l'Acte touchaient également la ville de Québec.
- 5 Les Juges de paix étaient des personnalités nommés par le pouvoir colonial et donc triés sur le volet.
- 6 En effet, des projets étaient faits par des privés — souvent pour raccorder les égouts — mais n'ouvrait pas les rues qui voulait.
- 7 SBC, 5 Geo. IV (1825), 3 : 1. Des comités étaient formés pour les finances, les marchés, etc.
- 8 VM-GDA, VM-35, Fonds Juges de paix de Montréal, *Procès-verbaux des Sessions spéciales de la paix* 5 (1 août 1823) : 292.
- 9 VM-GDA, *Procès-verbaux* 6 (9 mai 1829) : 286-92.
- 10 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 52-53.
- 11 Les Juges de paix pouvaient « faire et battre aucun chemin d'hiver ou aucune partie d'icelui après les bordées de neige, et pour aplanir les cahots et pentes, ainsi que pour d'autres réparations ». SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 69.
- 12 SBC, 39 Geo. III (1796), 5 : 11.
- 13 SBC, 5 Geo. IV (1825), 3 : 7.
- 14 VM-GDA, *Procès-verbaux* 2 (31 janvier 1812) : 243-44 ; 3 (9 février 1813) : 10-11.
- 15 VM-GDA, *Procès-verbaux* 3 (9 février 1813) : 10-11.
- 16 Le taux d'imposition était d'au plus « 4 deniers par livre (£) du revenu annuel des terres, emplacements, maisons et bâtiments ainsi cotisés ». SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 57 et 61.

- 17 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 80. Un montant n'excédant pas £ 30 annuellement était dédié à l'exécution des règlements de police.
- 18 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 52 et 53. Le propriétaire d'un cheval qui était équipé d'une charrette pouvait bénéficier d'une réduction de temps de travail imposable équivalente à un jour/homme travaillé.
- 19 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 49.
- 20 VM-GDA, *Procès-verbaux* 4 (11 novembre 1818) : 107-108.
- 21 À titre d'exemple, l'entrepreneur « à qui le contrat pour enlever les ordures des rues avait été accordé avait négligé de les enlever régulièrement chaque semaine [...] demande à être déchargé de ses obligations ». VM-GDA, *Procès-verbaux* 3 (juin 1817) : 193-94.
- 22 *Règles et règlements de Police, pour les Fauxbourgs et la Cité de Montréal* (Montréal, James Lane, 1817), 18.
- 23 En 1817, ce marais qui servait de dépotoir semble déjà n'être plus utilisé, et c'était à l'Inspecteur des chemins que revenait la charge de décider des lieux de dépôts des ordures. L'hiver, les Montréalais « marchaient » sur l'eau, cela grâce aux glaces. *Règles et règlements de police pour la ville et les fauxbourgs de Montréal : Approuvés et confirmés par les Juges de la Cour du Banc du Roi, dans le Terme de Février, 1810* (Montréal, James Brown, 1810), 20.
- 24 VM-GDA, *Procès-verbaux* 7 (16 juin 1832) : 221.
- 25 *Règles et règlements de police [...] 1810*, 23.
- 26 VM-GDA, *Procès-verbaux*, « Sketch of the Road Treasurer's Accounts on the 31 July 1802 », et « Compte Général des argens reçus et déboursés par le Conseil de Ville de la Cité de Montréal, durant l'année expirée le 31 décembre 1835 », *La Minerve* (29 mai 1836), et « Rapport de la Population de la Cité de Montréal, suivant le Recensement fait en 1844 ; des revenus des divers Quartiers », *Journaux de l'Assemblée Législative de la Province du Canada, Appendice SS du quatrième volume, session 1844-45*. En 1802, le trésorier dénombrait 320 chevaux ; en 1835, il en comptait 899 ; pour l'année 1844, étaient recensés 1386 chevaux. Les chevaux des militaires n'étant pas sujets à la taxe municipale, leur nombre de n'était donc pas comptabilisé. Dans les années 1840, une distinction était faite entre les chevaux de luxe (niveau de taxation plus élevé) et les chevaux de travail. Enfin, pour les déplacements et surtout le transport des marchandises, la population pouvait compter sur une cohorte importante de charretiers et sur les attelages tirés par les chiens (en 1844, 754 chiens étaient recensés, mais tous n'étaient probablement pas employés à cette tâche).
- 27 Sources : VM-GDA, *Procès-verbaux*, « Rapport du trésorier des chemins », plusieurs années, et *Journaux de l'Assemblée Législative de la Province du Canada, Appendice du quatrième volume des Journaux de l'Assemblée Législative de la Province du Canada*, 2 (1844-45), appendice SS.
- 28 « Recensement de la Cité de Montréal. Fait dernièrement d'après l'acte de la première Session du Parlement », *La Minerve* (29 décembre 1842).
- 29 VM-GDA, *Procès-verbaux* 4 (25 avril 1818) : 10-13.
- 30 Dans les quelques occasions où cette situation s'est produite, l'animal en question était même un cheval. VM-GDA, *Procès-verbaux* 5 (26 juin 1824) : 412-13.
- 31 Jacques Viger, *Observations et amélioration des Lois des Chemins, telles qu'en force dans le Bas-Canada en 1825* (Montréal : John Lovell, 1840), 22-23. Ce

- rapport a d'abord été imprimé dans les *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, Appendice X*, 1825. Il allait être adopté par après l'acte suivant : « Acte pour faire certains changemens aux Lois des Chemins », SBC, 5 Geo. IV (1825), 3.
- 32 VM-GDA, *Procès-verbaux* 5 (23 mars 1822) : 40–41.
- 33 VM-GDA, *Procès-verbaux* 7 (3 mai 1830) : 32–35.
- 34 F.-X. Merrien, *La Bataille des eaux : l'hygiène à Rennes au XIX^e siècle* (Rennes : Presses universitaires de Rennes, 1994), 79–80.
- 35 Voir notamment Phyllis Lambert, « Le démantèlement des fortifications : vers une nouvelle forme urbaine », in *Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle*, ed. Phyllis Lambert et Alan Stewart (Montréal, Centre Canadien d'Architecture, 1992), 79–86.
- 36 Comme aujourd'hui, il y a des travaux dont la nature et l'importance sont tels qu'ils sont conduits par les autorités supérieures.
- 37 VM-GDA, *Procès-verbaux* 3 (5 mai 1817) : 188.
- 38 Source : VM-GDA, VM-35, Fonds Juges de paix de Montréal, Procès-verbaux des Sessions spéciales de la paix, « Rapport de l'Inspecteur des chemins de Montréal », 3 (19 juillet 1817) : 230–51.
- 39 VM-GDA, *Procès-verbaux* 3 (24 mai 1817) : 189.
- 40 Viger, *Observations et amélioration*, 7–8.
- 41 Viger, *Observations et amélioration*, 17.
- 42 VM-GDA, *Procès-verbaux* 5 (11 juin 1825) : 479–80.
- 43 Montréal fut incorporée en 1832. Il s'agissait d'une incorporation non permanente et elle ne fut pas renouvelée ; le système des Juges de paix fut réinstauré.
- 44 Les rapports étaient publiés l'année suivante : Jacques Viger, *Rapports sur les chemins, rues, ruelles et ponts de la Cité et Paroisse de Montréal, Avril et Mai 1840* (Montréal : John Lovell, 1841).
- 45 Viger, *Rapports sur les chemins*, 3.
- 46 Viger, *Rapports sur les chemins*, 17.
- 47 Guy Bourassa, « Les élites politiques de Montréal : de l'aristocratie à la démocratie », *Revue canadienne d'économie et de science politique* 31(1965) : 35–51.
- 48 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 45. En 1825, Jacques Viger espérait que les rues soient « de quarante ou de cinquante pieds » de largeur. Jacques Viger, *Observations et amélioration*, 9.
- 49 Dany Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain public : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865* (Montréal : Institut national de la recherche scientifique, thèse de doctorat, 2002). Au sujet des valeurs foncières et la densité du cadre bâti, voir les figures 9.5 et 9.6 aux pages 274 et 276.
- 50 Viger, *Observations et amélioration*, 11.
- 51 *Ibid.*
- 52 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 45.
- 53 Dans les grandes villes du monde occidental, de tels projets urbains n'ont d'ailleurs vu le jour que dans la seconde moitié du XIX^e siècle.
- 54 SBC, 36 Geo. III (1796), 9 : 42, 45 et 46. Ce corps de jurés n'avait toutefois pas le pouvoir de remettre en cause la poursuite du projet.
- 55 VM-GDA, *Procès-verbaux* 10 (1 mai 1835), 45.

- 56 On croyait, à l'époque, que le mouvement était un signe et un gage de pureté, contrairement à ce qui était immobile.
- 57 Sabine Barles, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain XVIII^e-XIX^e siècle* (Paris : Champ Vallon, 1999), 212.
- 58 Viger, *Rapports sur les chemins*, 6-7.
- 59 Viger, *Observations et amélioration*, 12-13.
- 60 Viger, *Rapports sur les chemins*, 10.
- 61 La salle de bain, la cuvette et la chasse d'eau sont un lieu et des appareils qui n'apparaissent que dans les dernières décennies du XIX^e siècle. Voir sur cette question : Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain public*, 81-108.
- 62 Dans cette citation, il est fait mention du maire et des conseillers. En fait, pendant une courte période, entre 1832 et 1836, Montréal était incorporée de manière temporaire. VM-GDA, *Procès-verbaux* 8 (9 août 1833), 80.
- 63 VM-GDA, *Procès-verbaux* 5 (17 août 1822), 92-93.
- 64 John P. Doyle, *Report on the Drainage and Sewerage of the City of Montreal, Showing the Location and Estimated Cost of the System of Main Outlet and Intercepting Sewers Proposed to be Constructed for the Thorough and Effectual Drainage of the City, Made by Order of the Common Council* (Montréal: James Starke, 1857).
- 65 En Grande-Bretagne, un débat important initié par Edwin Chadwick avait déjà lieu depuis quelque années sur la nécessité, ou non, d'installer des conduites spécifiques pour les eaux pluviales et d'autres pour les eaux sanitaires. Voir Christopher Hamlin, *Public Health and Social Justice in the Age of Chadwick: Britain, 1800-1854* (Boston : Cambridge University Press, 1998).
- 66 VM-GDA, *Procès-verbaux* 4 (9 juin 1821).
- 67 La ville n'avait pas le pouvoir d'imposer aux riverains les dépenses pour la construction d'égouts.
- 68 VM-GDA, *Procès-verbaux* 6 (18 novembre 1826), 99-101.
- 69 VM-GDA, *Procès-verbaux* 5 (15 juin 1822), 74-76.
- 70 Viger, *Rapports sur les chemins*, 10.
- 71 André Guillerme, *Bâtir la ville : Révolutions industrielles dans les matériaux de construction : France—Grande-Bretagne (1760-1840)* (Paris : Champ Vallon, 1995), 130.
- 72 Guillerme, *Bâtir la ville*.
- 73 VM-GDA, *Procès-verbaux* 11 (3 juin 1837), 108.
- 74 M. Malézieux, « Angleterre – Travaux publics. Mémoires et documents n^o 209 : Notes recueillies en 1846 pendant sa mission en Angleterre », *Annales des Ponts et Chaussées*, sér. 2, 1 (1849), 299.
- 75 H. Darcy, « Rapport à M. le ministre des travaux publics, sur le pavage et le macadamisage des chaussées de Londres et de Paris », *Annales des Ponts et Chaussées*, sér. 2, 2 (1850), 161.
- 76 VM-GDA, VM-1, Fonds du Conseil de ville de Montréal, ADM 2-2-2, *Procès-verbaux du Conseil municipal* 6 (19 et 26 mai 1843), 79-82, 91, 116.
- 77 John Ostell, *Report of the City Surveyor: Presented to the Corporation of Montreal, on Tuesday, 13th December, 1842* (Montréal: James Starke, 1842).
- 78 C. McShane, « Urban Pathways: The Street and Highway, 1900-1940 », in *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, ed. J. A.

- Tarr et G. Dupuy (Philadelphie : Temple University Press, 1988), 67–88. C. McShane, « Transforming the Use of Urban Space : A Look at the Revolution in Street Pavements, 1880–1924 », *Journal of Urban History* 5 (1979) : 279–307. C. McShane, *Down the Asphalt: The Automobile and the American City* (New York : Columbia University Press, 1994). André Guillerme, « Le pavé de Paris », in *Paris et ses réseaux : Naissance d'un mode de vie urbain XIX–XX^e siècles*, ed. François Caron et al. (Paris : Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990), 59–82.
- 79 VM-GDA, *Procès-verbaux* 4 (18 avril 1818), 5–8.
- 80 VM-GDA, *Procès-verbaux* 10 (10 avril 1835), 34–35.
- 81 VM-GDA, *Procès-verbaux* 11 (25 août 1838), 222.
- 82 S. Graham et S. Marvin, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition* (Londres : Routledge, 2002).
- 83 L'Hon. Juge Cannon, *Rapport sur l'Administration de la Ville de Montréal* (décembre 1909).
- 84 Jacques Viger, *Observations et amélioration*, 19.
- 85 *La Minerve* (25 novembre 1843).