

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXIII, numéro 5, mai 2021



Autobus La Prairie-Montréal

À L'INTÉRIEUR

2

Les chemins de la guerre: partie 2

3

Les chemins de la guerre

4

Les chemins de la guerre

6

Voies de circulation: dates mémorables



La Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine

WWW.SHLM.INFO

Le 24 mai prochain, le Québec soulignera, pour la 19^e fois, la Journée nationale des Patriotes. Selon le communiqué de presse du premier ministre Bernard Landry, issu le 24 novembre 2002, ce jour férié a été instauré pour souligner « l'importance de la lutte des patriotes de 1837-1838 pour la reconnaissance de leur nation, pour sa liberté politique et pour l'établissement d'un gouvernement démocratique ».

Ce jour de congé était autrefois connu sous deux autres dénominations : « La fête de la Reine » (toujours observée dans le reste du Canada) qui nous vient de notre passé colonial britannique et qui commémorait le jour de naissance de la reine Victoria (née le 24 mai 1819) et « La fête de Dollard », instituée vers 1920 grâce à l'influent abbé Lionel Groulx pour commémorer les exploits de Dollard des Ormeaux à la bataille du Long-Sault le 12 mai 1660.

Pour en apprendre davantage sur l'histoire des Patriotes de 1837-1838 je vous invite à consulter le site web de l'historien Gilles Laporte (www.1837.qc.ca) ou à vous procurer l'ouvrage de référence sur le sujet, L'histoire des Patriotes de l'historien Gérard Filteau, réédité chez Septentrion en 2003.

Patriotiquement vôtre,

Stéphane Tremblay, président de la SHLM

19^e Journée nationale des Patriotes

Les chemins de la guerre—partie 2

Par Gaétan Bourdages

N.D.L.R. Dans les pages qui suivent, les soulignés et les remarques entre (...) sont de nous.

D'abord un chemin d'utilité dans la section qui traverse la seigneurie de La Prairie, le chemin de Saint-Jean fut quelques décennies plus tard prolongé et élargi afin de servir des objectifs militaires.

Le chemin royal de Saint-Jean

En l'an 1700, le grand voyer Robineau de Becancour se rend à La Prairie pour y établir un chemin royal qui deviendra plus tard le chemin de Saint-Jean. Ce premier chemin longe la rivière Saint-Jacques jusqu'à Fontarabie, ce qui explique pourquoi le voyer prévoit la construction de ponts qui permettront de traverser la dite rivière facilitant ainsi les communications entre les censitaires établis sur les deux rives.

« Conseil Souverain de quebec Le lundy ier fevrier 1700 huictieme touchant les chemins; nous pierre-Robineau chevalier et seigneur de Becancour baron de portneuf grand voyer en ce pays nous sommes transporté dans la coste et Seigneurie la prairie de la Magdelaine paroisse St-Francois Xavier appartenant aux très Revevrends Pères de la compagnie de Jesus Seigneur et propriétaire de la dite

Seigneurie Et du consentement et avis du Sr pierre Gagné capitaine de milice de la dite coste et du Sr Jean caillou dit Baron nostre commis à la grand [...] Et des S^s Jacques Destailis, francois Le Ber Michel St marie, René Diné dit courville, francois Lefebre, François DuMay avons réglé le grand chemin Royal de la dite Seigneurie de deux lieües un quart environ

(11 km) Et quil sest trouvé un ruisseau appelé communement le grand ruisseau ou il est necessaire de faire un pont lequel pour les habitants depuis la riviere de la tortue seront obligé de construire tous ensemble bon [...] et proprement le poids et charrois, ils travailleront aussi a rendre ce luy de la commune praticable avec tous les habitants de la dite Seigneurie, Et depuis le fort jusque au bout de la dite Seigneurie ils rendront les chemins praticables chacun endroit soy faisant des ponts sur les [...] pieds de large bons et valables et auterons les grosses pierres et cailloux qui se trouvent dans le dit chemin Et a chacun sur sa terre a lesgard des deux ponts qui se rencontre chez François Leber ils seront faicts Et entretenus par ceux dont les avant des terres se dechargent sont les dits ponts, [...] Jean Cailloud Jacques Detaillis francois LeBer Michel Ste Marie René [...] de Courville francois lefebure et francois du may

declairé ne savoir de ce interpellé selon l'ordonnance. »¹

Ce premier « chemin de Saint-Jean » atteignait la limite sud-est de la seigneurie.

La Réorganisation de la défense du Richelieu et abandon du fort Sainte-Thérèse

Au même moment, le gouverneur étudiait diverses possibilités d'améliorer la défense sur la rivière Richelieu ainsi que le transport entre Montréal et le lac Champlain. Emprunter la voie navigable entraînait un long détour et surtout une perte de temps à partager entre Chambly et Sainte-Thérèse. Depuis longtemps on avait songé à tracer une route entre La Prairie et Saint-Jean ce qui, en théorie, aurait permis une importante économie de temps et d'argent.

Malheureusement, la région située entre la petite rivière L'Acadie et l'église actuelle de Saint-Luc était une immense savane. Au printemps ou à la suite de fortes pluies, aucun drainage naturel ne permettait aux eaux de s'écouler rapidement. Ceux qui tentaient de s'y aventurer se retrouvaient dans la boue jusqu'à la mi-cuisse. On chargea, en 1747, le grand voyer Jean-Eustache Lanouillier de Boiscler de creuser des fossés afin de remédier à ce problème et de

Les chemins de la guerre—partie 2

procéder à la prolongation du chemin jusqu'à Saint-Jean où on projetait d'ériger un nouveau fort. [...]

François Bigot, nouvellement nommé intendant, dira alors : « Nous avons fait des économies où nous avons pu. Nous avons même transporté de Sainte-Thérèse tout ce qui était utilisable (...). **Au cours de l'été 1748, une route a été construite de Laprairie directement à Saint-Jean.** Plus de portage ! On n'aura plus besoin de maintenir une garnison à Sainte-Thérèse ».

Du même coup, les services de Bleury n'étaient plus requis. Toutefois les dirigeants de la colonie constatèrent rapidement que les fossés de Lanouillier étaient insuffisants et la nouvelle route s'avéra impraticable dès le printemps suivant.

À ce propos, Madame Bégon écrivait:

« Le 12 (décembre 1748). « Rien de nouveau, cher fils, si ce n'est le retour de Lery qui est arrivé de son fort St Jean où il est depuis le 27 avril. Tous ceux qui ont vu cet ouvrage disent que cela est fort joli, mais cela est de bois et, par conséquent peu solide. Je crois que pour ôter à Bleury le peu de profit qui lui donnait Sainte-Thérèse, il en coûtera bon au Roy, tant pour ce nouveau fort que pour le

chemin de St Jean qui ne peut être praticable que l'hiver, n'ayant pu y aller à la fin de l'été avec une charette vide quoique l'année ait été fort sèche; mais il y a longtemps que l'on a eu envie de faire cette belle découverte qui ne sera jamais de grand secours. »²

L'année suivante, le voyageur suédois Pehr Kalm constate que l'état du chemin ne s'est guère amélioré :

Le 23 juillet 1749 : « Ce matin nous poursuivons notre voyage en direction de Prairie (sic). [...] D'ici (du fort Saint-Jean) à Prairie on compte six lieues (29,5 km) entièrement par voie de terre. [...] partout le pays est composé de terres basses, boisées, assez humides pour que les chemins le soient encore au beau milieu d'un été très sec. Tout cela nous empêche d'avancer rapidement. Il faut noter que le Fort Saint-Jean a été bâti au cours de l'été précédent, que l'ensemble de cette route n'a été construit qu'à cette époque-là et qu'elle n'a pas pu se stabiliser en si peu de temps ; 260 hommes [...] travaillèrent durant trois mois à exécuter ce chemin; on dit que le travail sera poursuivi dès l'automne prochain. [...] Il a dû exister dans les temps anciens un marécage, aujourd'hui desséché. [...] »³

Ingénieur du roi, Louis Franquet fut chargé en 1750, par le gouvernement de Versailles d'inspecter les forts et autres travaux militaires de la Nouvelle-France. En 1752, il se rend à Québec, Trois-Rivières et Montréal et visite quelques forts. En parcourant la distance qui sépare La Prairie du fort Saint-Jean, Franquet constate que le chemin établi par Robineau de Becancour en 1700 est toujours en bon état. Il note également qu'à partir de l'intersection avec le chemin qui mène à Chambly, la voie qui mène au Richelieu est tracée sur deux alignements différents. Suite à cette reconnaissance de la situation et de l'état déplorable de la section qui est en terrain spongieux, Franquet propose qu'éventuellement on redresse l'ensemble du « chemin de Saint-Jean en l'alignant sur le clocher de La Prairie.

De la communication du village de la Prairie au fort St. Jean

« Cette communication peut être considérée en deux parties. La première, comprise entre le village de la Prairie et l'entrée dans le bois, est de 2 grandes lieues (Longue d'environ 9,8 km, il s'agit sans doute de la partie établie par Robineau de Becancour en 1700). Le chemin y est tortueux et

Les chemins de la guerre—partie 2

assujetti aux sinuosités de la rivière nommée vulgairement de la fourche (rivière Saint-Jacques), sur laquelle sont deux grands ponts en fort bon état; d'ailleurs, il est traversé de 15 à 20 autres petits ponceaux, établis sur des fossés d'écoulement, mais en tout il est bon et praticable en tout temps. Son entretien est à la charge des habitants de ce village. Qu'à une lieue et demie (6,5 km) en avant du dit village, le chemin qui vient de Chambly y débouche sur la gauche. La seconde partie de trois lieues et demie (17 km) de longueur a été tracée sur 2 alignements tirés droit chacun jusqu'à la rivière Chambly (rivière Richelieu): le premier, percé dans une partie de bois, est traversé de 2 grands ponts établis, l'un à peu près dans son milieu, et l'autre, à son extrémité sur la rivière de Montréal (rivière l'Acadie); ils sont brûlés aujourd'hui. On ne saurait apporter trop de diligence à leur rétablissement. [...] Qu'on nomme savane un terrain mal spongieux et qui ne produit que de mauvais sapinages. Parvenu à l'extrémité de ce second alignement, le chemin prend sur la droite pendant une demie lieue (environ 2,5 km) et conduit tout le long de la rivière au fort Saint Jean. [...] On observe que cette seconde partie de communication est totalement à la charge du Roy, et que, par la suite, à mesure que les établissements

demandent considération, l'on pourra redresser cette communication, en diriger l'alignement du clocher du village de la Prairie, droit sur le fort St. Jean. »⁴

Il semble qu'au cours de la guerre de 1756-1760, la situation ne se soit guère améliorée :

Le 21 juin 1757 : « On a reconnu les endroits à faire camper d'ici à la Prairie le régiment de Languedoc, qui pourra fournir cent vingt travailleurs, qui, avec deux cent cinquante Canadiens, pourront accommoder provisionnellement le chemin de la Prairie à Saint-Jean, chemin aussi utile que nécessaire. Mais pour l'accommoder à demeure, il faudrait deux bataillons pendant deux mois, et [...] »⁵

Le 23 juin 1758 : « Communication de Montréal à Saint-Jean, dans l'état présent, lente, difficile et dispendieuse; à examiner à la paix, s'il faudrait faire le chemin de la Prairie à Saint-Jean directement par les savanes, ou de la Prairie, ou en prenant plus bas, de Longueuil à Chambly, et de ce fort à Saint-Jean, par terre ou en accommodant la rivière; ou s'il ne serait pas plus avantageux, en cas que cela soit possible, de faire un canal de la Prairie ou de Longueuil à Saint-Jean.[...] »⁶

La dernière recommandation de l'ingénieur Franquet citée plus

haut n'est sans doute pas étrangère au fait qu'en mai 1815, le Grand-Voyer Louis Chaussegros de Léry se rend à La Prairie afin de rencontrer plusieurs habitants qui demandent une modification du tracé du chemin de Saint-Jean.

C'est qu'en 1815, le chemin de Saint-Jean part près du fleuve, passe par la rue actuelle du Boulevard, donc derrière l'église, et se dirige vers la rivière Saint-Jacques qu'il longe jusqu'au chemin de Fontarabie.

Or, plusieurs se plaignent de ne pouvoir entrer au village, à deux périodes de l'année, à cause des inondations, soit au printemps et à l'automne. Leur requête vise donc à déplacer le chemin de sorte qu'il parte près du fleuve, en plein village, passe devant l'église et quitte le village en longeant la commune jusqu'au chemin de Fontarabie, soit grosso modo, son tracé actuel.

Bien que plusieurs s'opposent au nouveau tracé proposé, le procès-verbal du Grand-Voyer précise le tracé du nouveau chemin, à partir du fleuve jusqu'au chemin de Fontarabie. Il ordonne l'abolition de l'ancien chemin, puis la construction d'un pont sur la rivière Saint-Jacques et celle de deux levées pour prévenir les inondations.⁷

Depuis cette modification du tracé

Les chemins de la guerre—partie 2

en 1815, hormis l'amélioration de la chaussée, le chemin de Saint-Jean a connu peu de modifications. De nos jours, la route 104 commence à l'intersection du boulevard Taschereau (route 134), empruntant le chemin de Saint-Jean. Cette section correspond à l'ancienne route 9B. Plus à l'est, elle passe à Saint-Jean-sur-Richelieu, où elle forme un chevauchement avec l'autoroute 35 (Autoroute de la Vallée-des-Forts).



Le chemin de Saint-Jean avant 1910

Des travaux sont entamés en 1964 afin d'ériger entre l'autoroute A15-R132 et Saint-Jean-sur-Richelieu une autoroute se substituant à l'itinéraire de la route 9B. Les travaux, inachevés, ne sont complétés que dans le secteur Saint-Luc. La portion en contournement de La Prairie est qualifiée, en 1984, de « projet révolu » par le ministère des

Transports, qui opte finalement pour une amélioration de la route 104 dans l'emprise existante. Avec une importante augmentation de la population des villes riveraines (La Prairie, Saint-Philippe, Saint-Luc et Saint-Jean-sur-Richelieu), la route 104 (chemin de Saint-Jean) est devenue une voie de circulation

très achalandée. Ceci explique pourquoi la municipalité de La Prairie réclame toujours l'élargissement à deux voies de cette route sur toute sa longueur.

Ancienne route militaire, le chemin de Saint-Jean est de nos jours devenu une artère vitale pour une vaste population.

Notes:

1. Pierre Robineau de Becancour – grand voyer in BANQ numérique. Document paléographié par Lina Chopin – avril 2021
2. Ces trois paragraphes sont tirés de : Réal Fortin, *Le fort de Sainte-Thérèse et la Nouvelle-France*, Éditions Histoire Québec, Collection Société d'histoire de la seigneurie de Chambly, 2003, 210 pages. Pages 38-39
3. Pehr Kalm, *Voyage au Canada en 1749*, Éditions Pierre Tisseyre, Montréal, 1977. Pages 176 et 177
4. Louis Franquet, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Québec, Institut canadien de Québec, 1888, 212 pages, pages 127 et 128
5. Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, C.O. Beauchemin et fils, Montréal, 1889, 12 volumes, Vol. 10 page 218
6. Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, C.O. Beauchemin et fils, Montréal, 1889, 12 volumes, Vol. 7 pages 377-378
7. Les informations sur le changement de 1815 sont tirées de l'article de Jean Joly intitulé « Le grand dérangement du chemin de Saint-Jean » paru dans le *Au jour le jour* de février 2008.

Voies de circulation: quelques dates mémorables

Par Gaétan Bourdages

1920 : ouverture du boulevard de Salaberry

1932 : ouverture du boulevard Taschereau jusqu'à La Prairie

1963 : inauguration de l'autoroute A 15-R 132

1966 : puisqu'en direction ouest, le seul accès à La Prairie à partir de l'autoroute 15, se situe à la hauteur de la rue Salaberry, le conseil municipal demande au ministère des Transports de construire un accès au Vieux La Prairie à la hauteur de la rue du Boulevard.

1996 : ouverture du prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15.

2002 à 2004 : À cause des dangers d'y circuler durant les grands vents en hiver, le ministère des Transports du Québec (MTQ) déplace l'autoroute 15-132 vers le Vieux La Prairie et remplace l'asphalte par du béton strié. Aucune mesure d'atténuation du bruit n'est implantée.

2004 : Construction près de la rue Saint-Henri d'une passerelle pour piétons et cyclistes permettant l'accès au fleuve. Cette passerelle remplace l'ancien tunnel piétonnier qui passait sous l'autoroute. Ce tunnel était situé dans l'axe de la rue Saint-Georges derrière l'ancienne Boulangerie Lussier.



2009 : Suite à l'augmentation notable de la circulation sur la route 104 (chemin de Saint-Jean) en direction de Saint-Jean-sur-Richelieu, l'intersection du boulevard Taschereau et du chemin de Saint-Jean est réaménagée afin de permettre le virage à gauche sur deux voies.

2011 : Aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection du boulevard Saint-José et de la rue Salaberry.

2016 : Afin de rendre la circulation automobile plus sécuritaire, réaménagement, sans feux de circulation, de l'intersection du chemin de la Bataille et du chemin de Saint-Jean.

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXIII

Numéro 5

Mai 2021

Éditeur

Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine

Dépôt légal 2002

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 1499-7312

COLLABORATEURS :

Coordination

Jean-Pierre Labelle

Rédaction

Gaétan Bourdages
Stéphane Tremblay

Révision linguistique

Nicole Crépeau
Jean-Pierre Labelle

Mise en page

Jean-Pierre Labelle

Mise en ligne

Jean-Pierre Labelle

Impression

SHLM
249, rue Sainte-Marie
La Prairie (Québec) J5R 1G1
450-659-1393
info@shlm.info
www.shlm.info

Les auteurs assument l'entière
responsabilité de leurs articles.



La Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine