

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXII, numéro 9, novembre, 2020



À L'INTÉRIEUR

- 2 La saga du boulevard Édouard VII
- 8 Prière de modérer vos transports
- 8 Jonathan Trottier au conseil d'administration



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

WWW.SHLM.INFO

La SHLM en zone rouge

La Montérégie est passée en zone rouge au début du mois d'octobre et la plupart des lieux publics ont dû fermer leurs portes pour 28 jours. Le 26 octobre dernier, le gouvernement a prolongé cette mesure jusqu'au 23 novembre prochain. Nos locaux demeurent donc fermés au public et toutes nos activités (vente de livres usagés, visites guidées, club de généalogie...) sont annulées. La participation de la SHLM au congrès de chacune de nos deux fédérations (Fédération Histoire Québec et Fédération québécoise des sociétés de généalogie) a également été remise à des dates ultérieures. Nous sommes actuellement à évaluer la possibilité d'organiser une conférence virtuelle d'ici la fin de l'automne/début de l'hiver. Je vous invite à participer à la Semaine nationale de la généalogie (sous forme virtuelle) du 21 au 28 novembre sous le thème des pionniers de la Nouvelle-France.



Pour plus d'informations : <https://www.semainegenealogie.com>

Prenez bien soin de vous et de vos proches.

Stéphane Tremblay, président

La saga du boulevard Édouard VII

Par Gaétan Bourdages

À cause de sa position géographique, proximité de Montréal et lieu de transit vers Saint-Jean-sur-Richelieu et le Richelieu, La Prairie a toujours été au carrefour des grandes voies de circulation. Depuis la création de la municipalité au printemps 1846, les élus municipaux ont

certaines innovations ne peuvent être réalisées qu'à la condition d'obtenir d'importantes subventions de la part des gouvernements provincial et fédéral. Le succès de ces requêtes étant souvent tributaire des allégeances politiques, l'exercice exige délicatesse et diplomatie.

Enfin, il arrive parfois que certains projets soient mis de



Arrivée du boulevard Édouard VII à l'entrée de La Prairie

dû œuvrer à répondre à de nombreux besoins souvent pressants : réseaux d'aqueducs et d'égouts, lutte aux incendies, sécurité publique, nouveaux modes de transport, voies de circulation, etc.

Pour réussir dans ce périlleux exercice où les intérêts privés s'opposent souvent aux intérêts du plus grand nombre, le conseil de ville devait, et doit toujours, obtenir le consentement des citoyens. Un exercice subtil et délicat où tout progrès consenti signifie une augmentation de l'impôt foncier. Toute décision jugée inadéquate est sanctionnée lors du prochain scrutin.

De plus, comme c'est le cas qui nous occupe ici,

l'avant parce qu'ils sont épaulés par des groupes de pression ou des individus militants.

Le boulevard Édouard VII

Ancienne piste utilisée par les Amérindiens, la première route qui reliait la côte Saint-Lambert à La Prairie était un chemin de terre peu carrossable qui longeait le fleuve. Par grands vents, la houle frappait les voitures et les obligeait à rebrousser chemin. En hiver, ce n'était guère mieux, la glace qui s'y formait et la poudrière qui créait des bancs de neige rendaient la circulation très difficile.

En avril 1903, la « question des bons chemins » est de

La saga du boulevard Édouard VII

plus en plus à l'ordre du jour des discussions entre nos députés provinciaux. L'ensemble des élus sont unanimes à admettre que pour assurer à nos campagnes tous les avantages au niveau des transports, il est nécessaire d'améliorer ou de transformer nos chemins ruraux de manière à en rendre l'usage plus commode à toute période de l'année.

Il faut avant tout convaincre les citoyens qu'il leur en coûterait moins cher de mettre les routes sous le contrôle de la municipalité que de les faire entretenir par des particuliers. D'où les nombreux tronçons de route payants. On ne pourra atteindre cet objectif qu'en maintenant, au-delà de toutes distinctions politiques, l'aide financière du gouvernement en faveur des comtés et des municipalités qui voudront bien prendre en charge l'amélioration de leurs chemins.

La situation est d'autant plus préoccupante qu'un phénomène nouveau envahit graduellement nos routes et va bientôt transformer l'Amérique. L'avènement de l'automobile crée une petite révolution. De 396 en 1908, en une décennie le nombre de véhicules va passer à près de 27 000 sur les routes du Québec. Poussiéreux par temps sec et boueux sous la pluie, en plus des clous tombés des fers des chevaux qui provoquent de multiples crevaisons, l'état des chemins impose un virage majeur de la part des gouvernements.

La situation à La Prairie

L'incendie du vapeur Laprairie au quai de la municipalité à l'été 1909 a privé les cultivateurs de la région d'un lien vital avec les marchés de Montréal. Les élus municipaux travaillent à convaincre un nouveau capitaine de vapeur d'assurer le lien fluvial avec Montréal. De plus, l'ancien chemin qui longe le fleuve depuis Saint-Lambert et qui date des débuts de la colonie est devenu difficilement praticable. En conséquence, l'absence d'une route convenable entre Saint-Lambert et La Prairie ainsi que d'une digue protégeant le chemin et la municipalité des inondations, prive La Prairie de tout espoir de développement.

Pourtant, depuis 1898, le pont Victoria comprend deux voies de chemin de fer et deux voies latérales à péage pour les véhicules et les piétons. Un service de tramway y est ajouté en 1908. Il n'y manque qu'une route fiable pouvant assurer des liaisons régulières avec la métropole.

À l'automne 1909, une délégation de La Prairie s'est rendue auprès du gouvernement fédéral duquel elle a obtenu la promesse d'une aide de 11 000 \$ pour la construction d'une jetée qui s'étendrait de la rivière Saint-Jacques jusqu'au village, c'est-à-dire sur la partie inondable du chemin. Une promesse qui tardera à se réaliser.

Une route qui longera le fleuve

En janvier 1910, les maires des comtés de Laprairie et de Napierville présents au Ranelagh Club de Saint-Lambert à l'invitation du Dr Simard, se sont montrés très intéressés par le plan de la future route présenté par les ingénieurs Boucher et Demers.

Dans la lancée de la croisade en faveur des « bons chemins », amorcée par La Presse à l'automne 1910, on

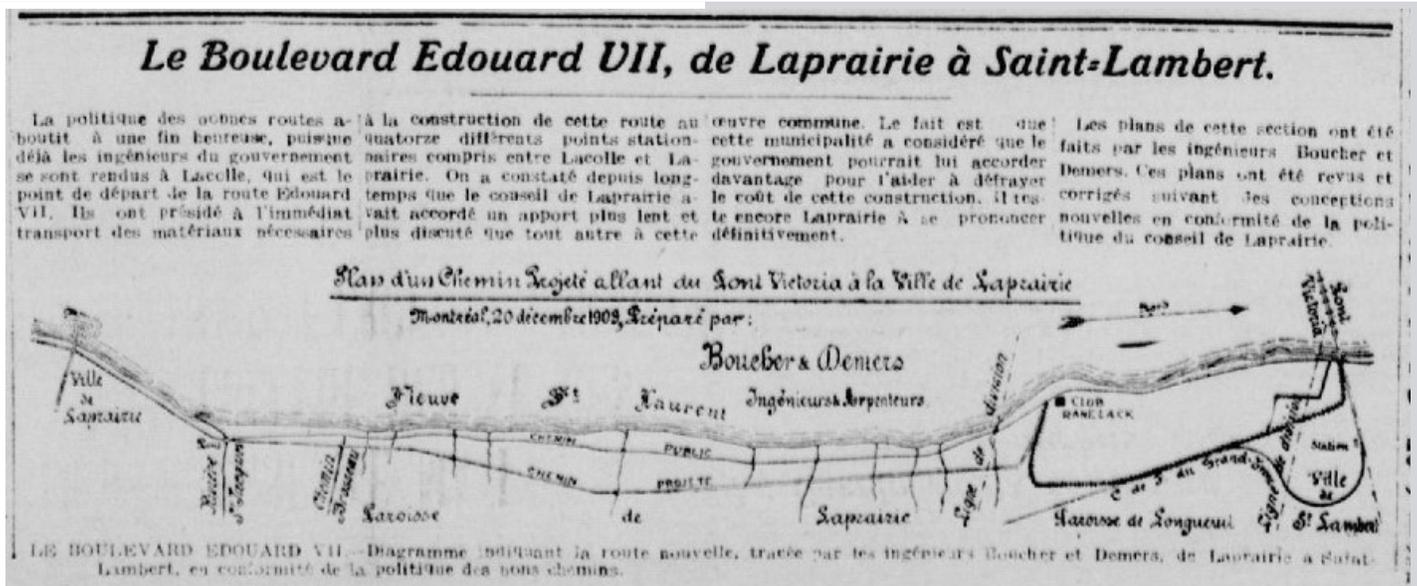


1910 Cadillac du curé Roméo Lamarche-LaP.

Le curé Roméo Lamarche et sa Cadillac 1910

projette de construire un boulevard qui, longeant le fleuve, relierait le pont Victoria à La Prairie et se poursuivrait jusqu'à Rouses Point. Ce serait la première des grandes routes provinciales.

La saga du boulevard Édouard VII



Le plan des ingénieurs Boucher et Demers date de 1909. Le tracé proposé du futur boulevard commence au club de golf Ranelagh devenu le Country Club de Montréal en 1920. Ce tracé est plus éloigné de la rive du fleuve que l'ancien chemin de terre. Ce plan sera repris et modifié en 1912 par une autre firme d'ingénieurs.

« Mais, La Presse estime que les autorités gouvernementales ne bougent pas assez rapidement. En 1912, sa campagne pour l'amélioration de la voirie n'a rien perdu de sa vigueur et elle décide, par une initiative spectaculaire de retenir davantage l'attention de ses lecteurs : au coût de 30 000 \$, elle fait asphalter les 15 premiers kilomètres d'une nouvelle route conduisant à la frontière. Pour sauvegarder son image, le gouvernement n'a d'autre choix que de prendre la relève. »

Selon le témoignage de plusieurs aînés de La Prairie interviewés au début des années 1980, la contribution de La Presse, bien qu'exceptionnelle, aurait été plus modeste. La Presse aurait plutôt fait construire à ses frais le premier tronçon d'une longueur d'un mille. C'est « le mille de La Presse » qui s'allongeait du club de golf à Saint-Lambert jusqu'au pont du ruisseau Simard (ancien ruisseau Yelle).

Dans les années qui suivirent, afin de desservir les cultivateurs, cette route a été complétée jusqu'à La Prairie. Ce prolongement a également permis aux briqueteries de La Prairie de fonctionner durant l'hiver

alors qu'avant on n'y travaillait qu'en été. On l'appelait le « chemin d'en bas », mais son entretien en hiver a toujours été ardu à cause de la proximité du fleuve.

Une nombreuse délégation de citoyens du comté de Laprairie, dont le Dr S.A. Longtin maire de La Prairie et le Dr T.A. Brisson ancien maire, rencontre, en mai 1911, Joseph-Édouard Caron ministre provincial de l'agriculture. Le ministre Caron prendra la responsabilité du ministère de la Voirie lors de sa création en 1912. Sur la foi de promesses antérieures, les délégués croient pouvoir obtenir une aide de 90% pour construire la route projetée. La délégation apprend du ministre Caron que l'aide financière du gouvernement provincial sera plutôt de 75%. Le reste des coûts devra être assumé par les municipalités riveraines. Désireux de voir le projet mené à terme, M. Georges A. Simard, président du comité de la route de Montréal à Rouses Point, fait remarquer aux délégués que l'offre est généreuse.

L'année suivante, les rivalités politiques interviennent inévitablement dans le dossier.

La saga du boulevard Édouard VII

En février 1912, M. Simard accuse la municipalité de la Prairie de montrer de la mauvaise volonté dans l'entreprise. En s'adressant au député conservateur Patenaude, il reproche au gouvernement fédéral d'avoir suspendu la construction de la digue indispensable à la poursuite des travaux de la nouvelle route. Faut-il voir là une lutte de pouvoir entre le comité de M. Simard et certains politiciens? Bien que La Prairie soit depuis longtemps un fief conservateur, autant sous le gouvernement Laurier (libéral) que sous celui de Borden (conservateur), le dossier de la digue tardera à se régler.

Ésioff-Léon Patenaude, né à Saint-Isidore, est élu, en 1908 et en 1912, député du Parti conservateur du Québec dans Laprairie. En 1915, sous Robert Borden, il passe à la Chambre des communes du Canada.

Au mois d'août suivant, nouvelle visite du maire à Québec afin de demander au gouvernement de faire commencer

les travaux le plus tôt possible à l'intérieur des limites de la ville. On voudrait que le chemin soit construit sur le modèle en *mineral rubber* du « mille de La Presse ».

En mars 1913, le conseil de ville s'engage à contribuer à hauteur de 1 000 \$ par mille de chemin dans la municipalité et à prendre à sa charge l'entretien du dit chemin. Dès septembre, les travaux sont en marche dans La Prairie.

Pourtant, en novembre, le nouveau ministre de la Voirie annonce en chambre que le boulevard Édouard VII serait terminé si ce n'était de l'incurie du gouvernement fédéral au sujet du tronçon de deux milles dans La Prairie, lequel ne peut être achevé parce que la digue tant réclamée n'est pas construite. Six mois plus tard, la situation n'a guère évoluée malgré les plaintes de la population, le bout de chemin en terre qui appartient au fédéral est toujours dans le même pitoyable état.



Une famille de La Prairie en ballade sur le chemin de Saint-Jean, partie du boulevard Édouard VII

La saga du boulevard Édouard VII

Le projet du tramway

À La Prairie tous ont hâte que le projet aboutisse et on veut davantage qu'un bon chemin. En ce même mois de novembre 1913, il est unanimement résolu que le Dr Brisson soit autorisé à prendre des options de la Succession Beaudry et Georges Dubois afin de pouvoir offrir un droit de passage de 30 pieds à la Cie des tramways électriques le long du boulevard Édouard VII. Au mois de janvier suivant, les élus municipaux adoptent un règlement de 24 longs paragraphes qui précise :

« Que la ville de Laprairie accorde par les présentes à la Montreal & Southern Counties Railway Company (1897) les permissions, droit, privilège, franchise et pouvoir, pour une période n'excédant pas vingt et un ans, à partir de la passation du présent règlement, le cinquième jour de janvier 1914, d'établir, construire, entretenir et exploiter, dans ladite ville de Laprairie, un chemin de fer électrique ou tramway à voie unique, avec les emplacements nécessaires [...] »

« Que la compagnie devra commencer la construction de sa dite voie ferrée, dans un an, à compter, de la passation du présent règlement, pourvu qu'un droit de passage complet large de trente pieds et parallèle à route Édouard VII, depuis la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, à la Ville de Laprairie lui soit accordé gratuitement, et que le gouvernement fédéral construise la chaussée projetée depuis le lot no 33 jusqu'à la ville de Laprairie, et que la compagnie devra terminer et mettre en opération sa dite voie de chemin de fer dans deux ans à partir de la passation du présent règlement [...] »

Notons que cette entreprise de tramway relie le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud via une voie qui lui est réservée sur le pont Victoria.

Insatisfait, en mars 1914, le maire demande au conseil s'il est favorable à l'élargissement du boulevard Édouard VII dans nos rues, car il serait avantageux de procéder alors que les travaux progressent. On propose donc d'envoyer une autre délégation de citoyens à Québec afin d'obtenir

l'accord du gouvernement. Au final, c'est une demande écrite qui sera expédiée à Québec demandant de faire passer la largeur de 16 pieds à 24 pieds sous promesse d'une contribution de la ville à hauteur de 500 \$ supplémentaires par mille.



L'autobus Laprairie Saint-Lambert en attente rue Sainte-Marie à l'angle du chemin de Saint-Jean.

Puisque le dossier traîne en longueur, on adresse une nouvelle requête auprès des Travaux publics à Ottawa afin que la digue et le rempart soient réparés au plus tôt.

Hélas, l'imbroglio au sujet de la digue s'éternise puisqu'en avril 1915 le journal Le Canada résume ainsi la situation : « Voilà trois ans que, à chaque session, le ministre des Travaux publics du gouvernement fédéral promet de faire compléter immédiatement le tronçon du chemin de Saint-Lambert à La Prairie qui doit faire aboutir à Montréal la route provinciale, appelée boulevard Édouard VII. »

« Pendant ces trois étés, des travaux ont été ébauchés sur ce tronçon de chemin, et des milliers de dollars ont été dépensés sans profit pour personne, sauf peut-être pour les amis de M. Patenaude, le distributeur du patronage fédéral du comté. »

La saga du boulevard Édouard VII

Le dossier s'éternise

« On se plaint beaucoup de l'état du chemin Édouard VII entre le pont Victoria et La Prairie. Les travaux ont déjà coûté beaucoup d'argent, mais les plans n'ont pas été convenablement préparés, ou ils n'ont pas été convenablement exécutés; une grande partie du chemin est en ruine et ne peut être utilisée. Un chemin temporaire qui avait été construit à côté, paraît aussi avoir été mal conçu ou mal exécuté, et lui aussi est impraticable dans certaines conditions météorologiques. Le résultat est que la valeur du chemin Édouard VII tout entier est réduite à néant, au moins quant à Montréal et son voisinage. »

On accuse donc M. Robert Rogers, le ministre fédéral des Travaux publics depuis 1912, de faire traîner les travaux en longueur. Sur ce, le conseil municipal adresse en ces termes une nouvelle requête au ministre Rogers, laquelle requête lui parviendra par l'entremise du député É. Patenaude :

« Ce conseil, après avoir étudié soigneusement cette question, croit de son devoir, dans l'intérêt public de soumettre respectueusement au gouvernement fédéral, la demande de cette modification, dans la largeur du chemin de vingt-quatre pieds à trente-cinq pieds pour mieux assurer l'utilité et l'efficacité de ces importants travaux.

Ce conseil s'engage à exproprier le terrain nécessaire à cet élargissement. »

Évidemment, il n'est ici question que de la partie appartenant au fédéral, c'est-à-dire la distance qui sépare la rivière Saint-Jacques du village de La Prairie.

Malgré tous ces soubresauts, le transport par autobus vers Saint-Lambert devient accessible en 1917.

Las des lenteurs administratives, en décembre 1919, le conseiller De Gruchy propose la résolution suivante :

« Que cette corporation depuis plusieurs années n'a cessé de faire des demandes pour obtenir la construction du boulevard Édouard VII, la jetée et le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à Laprairie. Que les circonstances

paraissent favorables à la réalisation de ces projets, la ligne de la Montreal & Southern Counties Railway étant à une distance relativement courte de Laprairie (environ quatre milles), la section du Boulevard construite par le Gouvernement provincial étant pratiquement achevée, et la jetée en voie de construction depuis plusieurs années déjà. Que ce conseil voudrait bien pouvoir compter sur le bienveillant concours de tous ceux qui peuvent aider à la réalisation de ces projets, et plus particulièrement de l'honorable Georges Simard dont le travail a été particulièrement effectif dans le passé. »

Hélas, jamais le tramway ne se rendra à La Prairie.

Une fin précoce

Malgré la digue de béton érigée en 1922, durant les décennies suivantes l'entretien du boulevard a toujours été source de difficultés. Le responsable de la voirie pour le comté devait tous les printemps procéder à des réparations sur le pont enjambant la rivière Saint-Jacques. C'est que les glaces montaient sur le pont et endommageaient le parapet, le tablier et une partie du chemin.

L'inauguration du boulevard Taschereau en 1932 va déléster le boulevard Édouard VII d'une partie des véhicules qui l'empruntent pour se rendre à La Prairie.

À compter de 1963, la route de campagne 3 (ancien boulevard Édouard VII) le long du rivage du Saint-Laurent est transformée en autoroute sur 22 kilomètres entre Longueuil et Candiac. La nouvelle autoroute 132, dont une partie repose sur l'ancien lit du fleuve, est ouverte à la circulation en décembre 1965. Ces travaux sonnent le glas du vieux boulevard construit un demi-siècle plus tôt.

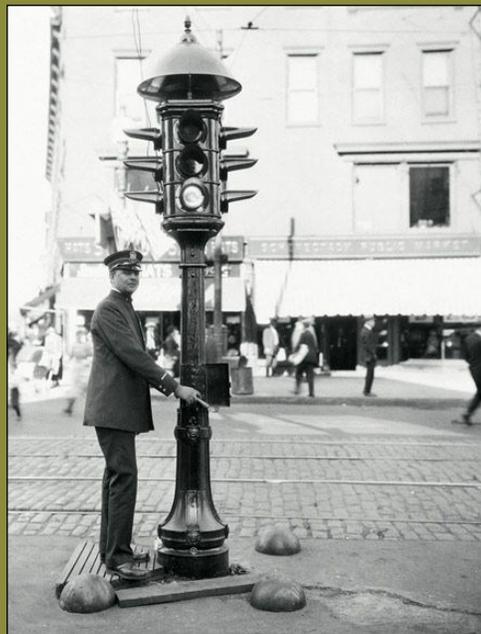
Par contre, la partie du boulevard Édouard VII qui s'étend de la route 104 à Rouses Point via Saint-Philippe, Saint-Jacques et Napierville, existe toujours.

PRIÈRE DE MODÉRER VOS TRANSPORTS

Par Gaétan Bourdages

Avec l'arrivée de l'automobile et des nouveaux fous du volant au début du 20^e siècle les autorités ont dû réagir rapidement afin d'assurer une circulation qui soit à la fois sécuritaire pour les conducteurs et pour les piétons. Avant même l'apparition des feux de signalisation et des panneaux stop vers 1920, les élus locaux ont vite compris qu'il fallait limiter la vitesse de ces bolides de plus en plus nombreux et de plus en plus rapides.

C'est ainsi qu'en août 1915, le conseil municipal de La Prairie décidait de faire fabriquer des planchettes « comme avis ou indication aux automobilistes pour prévenir les accidents souvent causés par les excès de vitesse.



Ces planchettes pourront être achetées en émail ou construites en bois ou en tôle de 30 pouces carrés, peintes le fond en blanc et lettrées en anglais et en français comme suit : Speed limit et limite de vitesse : 9 milles à l'heure. »

En septembre de l'année suivante, le règlement no 25 stipulait qu'aucun véhicule moteur ne pourra circuler à plus de 14 milles à l'heure sur les rues du Boulevard, Sainte-Marie, chemin de Saint-Jean et Saint-Ignace. Toute personne prise à excéder cette vitesse sera

passible d'une amende de 40 \$ plus les frais. Une amende plutôt salée pour l'époque.

L'histoire ne dit pas de quelle façon on évaluait la vitesse des véhicules.

Conseil d'administration

M. Jonathan Trottier a accepté de combler le poste demeuré vacant au C.A. depuis l'élection du 25 août dernier.

M. Trottier a déjà été membre du conseil d'administration de la SHLM.



AU JOUR LE JOUR

Volume XXXII
Numéro 9
Novembre 2020

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
Lucie Fillion

Rédaction
Gaétan Bourdages
Stéphane Tremblay

Révision linguistique
Nicole Crépeau
Jean-Pierre Labelle

Mise en page
Gaétan Bourdages

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