

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXIII, numéro 4, avril 2021



Imprimerie des Frères de l'instruction chrétienne

À L'INTÉRIEUR

2 Les chemins de la guerre

3 Les chemins de la guerre: des voies stratégiques

4 Les chemins de Chambly: la guerre de 1756-1760

6 Souvenirs d'antan



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

WWW.SHLM.INFO

Arrivée d'une directrice générale à la SHLM

En novembre dernier, alors que la pandémie nous obligeait à fermer nos locaux pour une seconde fois, nous perdions les services de notre coordonnatrice, madame Lucie Filion. Elle était à notre emploi depuis le mois de février 2019. Nous tenons à la remercier pour ces 21 mois de service et nous lui souhaitons la meilleure des chances dans ses projets personnels et professionnels.



Depuis, après quelques mois de réflexion, le conseil d'administration de la SHLM a pris la décision de remplacer le poste de coordonnatrice par celui de directrice générale. En plus d'effectuer les tâches à l'accueil et aux communications, la nouvelle directrice générale représentera la SHLM auprès de nos partenaires (Desjardins, MRC de Roussillon, députés, ville de La Prairie...), travaillera au rayonnement de nos activités auprès du public et des institutions scolaires et cherchera de nouvelles sources de financement pour notre organisme. La SHLM est fière d'annoncer qu'à partir du mois de mai prochain, madame Caroline Laberge agira à titre de directrice générale.

Stéphane Tremblay, Président

Les chemins de la guerre—partie 1

Par Gaétan Bourdages

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

De tout temps, les routes ont été créées pour répondre à des besoins d'ordre commercial ou militaire. Ces exigences variaient avec le temps et les conjonctures de telle sorte qu'au fil du temps de nouvelles routes sont apparues alors que d'autres furent abandonnées. Lorsqu'il est question d'établir le tracé exact des voies terrestres du 18^e siècle, la prudence s'impose, car les cartes anciennes sont parfois erronées ou encore illustrent des chemins projetés qui ne furent jamais finalisés. De plus, il faut savoir distinguer les anciens sentiers amérindiens des chemins aménagés pour le passage des militaires, surtout qu'il était fréquent que ces derniers se superposassent à des pistes tortueuses.

En novembre 1666, Mère de l'Incarnation écrivait à M. de Tracy au sujet des soldats de Carignan : « [...] Ils ont marché par des chemins des plus difficiles qu'on se puisse imaginer : parce qu'il y faut passer à gué plusieurs rivières et faire de longs chemins par des sentiers qui n'ont pas plus d'une planche de large, pleins de souches, de racines et de concavités très dangereuses.[...] »¹

En temps de guerre, le transport efficace des troupes, de l'armement et des provisions est un pré requis vers la victoire. Soucieuses de protéger un territoire aussi vaste que celui de la Nouvelle-France, les autorités métropolitaines françaises ont établi au cours du 17^e siècle et de la première moitié du 18^e siècle un vaste réseau de fortifications reliées entre elles par des voies fluviales et terrestres. En temps de paix, les chemins de la guerre, qu'il fallait souvent refaire, profitaient aussi à la traite légitime et à la contrebande des fourrures.

En bordure du Richelieu² et sur la rive-sud du Saint-Laurent, plusieurs postes furent établis afin de protéger Ville-Marie et de lancer des campagnes militaires contre les Iroquois. Dès l'arrivée du régiment de Carignan en 1665, on voit naître sur le Richelieu les forts de bois de Saurel, Chambly (Saint-Louis), Sainte-

Thérèse, Saint-Jean et Sainte-Anne (sur l'île Lamothe à l'entrée du lac Champlain). Après le traité de paix de 1667, certains forts furent simplement détruits ou abandonnés.

Un nouveau réseau de fortifications

Suite à la paix relative de 1667 établie par le régiment de Carignan, deux décennies plus tard, les affrontements ayant repris avec les Iroquois, on vit apparaître de nouvelles fortifications en bordure sud du Saint-Laurent : Longueuil, Saint-Lambert et La Prairie. Le fort de pierre de Longueuil, résidence fortifiée du seigneur Charles Le Moyne, a été construit de 1685 à 1690 comme avant-poste dans la lutte contre les Iroquois. Il devait compléter les ouvrages défensifs situés sur l'île de Montréal.

La palissade de frêne noir de La Prairie fut conçue et dessinée par Villeneuve entre 1686 et 1689, puis érigée par Gédéon de Catalogne entre l'automne 1687 et le printemps 1689. Quelques kilomètres plus en aval, dans le but de protéger les habitants des attaques des Iroquois, le fort de Saint-Lambert fut construit en 1690 par les miliciens sur ordre du roi.

À Montréal, une première palissade de bois est élevée entre 1687 et 1689. En 1712, Louis XIV apporte son consentement à l'édification d'une fortification maçonnée ; le projet est pris en charge en 1716.

Gédéon de Catalogne, affirme que 28 forts en palissade de bois entourent Montréal vers 1690. Selon les aléas de la guerre, ces ouvrages défensifs connaîtront au fil du temps des sorts différents.

Au final, le château fort de Longueuil ne fut d'aucune utilité militaire. Il sera démoli à partir de 1810. La palissade de Saint-Lambert devint inutile après la Grande paix de Montréal de 1701. À La Prairie, en août 1691, les troupes de la Marine, appuyées par la milice et les Amérindiens, durent repousser l'attaque des hommes de Peter Schuyler. Par la suite, la palissade connut au moins un agrandissement avant de servir de dépôt militaire lors de la guerre de 1756-1760.

Les chemins de la guerre—partie 1



En 1709, pour des raisons d'ordre stratégique, la première structure de bois de Chambly fait place à une construction de pierre.

Le fort, qui ne fut jamais attaqué, sert par la suite d'entrepôt et de dépôt de ravitaillement pour les autres postes construits le long du Richelieu. En septembre 1760, décrépît et faiblement défendu il est abandonné aux mains des Anglais sans qu'un seul coup de feu ne soit tiré.

Situé en bordure du Richelieu, à peu près à mi-chemin entre Chambly³ et Saint-Jean, le troisième fort Sainte-Thérèse servait de dépôt militaire. Assiégés depuis dix jours par les 3 400 hommes du général William Havilland, les Français du fort de l'île aux Noix abandonnent l'endroit dans la nuit du 27 au 28 août 1760. Averties de cette défaite, les autorités militaires s'empressent de faire brûler les forts Sainte-Thérèse et Saint-Jean.

De toute évidence, l'efficacité de cet important réseau défensif exigeait des voies de communication fiables entre les différents postes.

9 octobre 1760

Cette carte de la fin du Régime français, tracée par Paul Jourdain dit Labrosse, voyer, montre bien le « Chemain de Chambly » allant de la paroisse de La Prairie au fort Chambly. On y trouve aussi un chemin tracé de Longueuil à l'embouchure de la rivière Mont Réal (actuelle rivière L'Acadie) mais il ne porte pas de nom.

Des voies stratégiques :

Le chemin de Chambly

« C'est au régiment de Carignan-Salières, à ses valeureux soldats que l'on doit la percée à travers bois du chemin de Chambly. Ce chemin royal a été commandé par les autorités coloniales dès 1665, pour le service du roi et les besoins militaires :

« Le même jour, M. le gouverneur (Daniel de Rémy de Courcelles) me fit commander trente-six hommes avec six officiers ou sergents pour aller travailler à faire un chemin de ce fort Saint-Louis (Chambly) à Montréal à travers bois et marais, quoique la plupart fussent malades. Je lui représentai que ce chemin se ferait mieux l'hiver, lorsqu'il gèle. Bien qu'à présent les hommes auraient de l'eau jusqu'à la ceinture, il voulut qu'ils le fissent. »⁴

Ce chemin, fut construit par trente-six hommes et six officiers à travers bois et marais alors que la plupart des soldats étaient malades. « Le colonel représenta que ce chemin se ferait mieux l'hiver lorsqu'il gèle bien, que dans le moment les hommes auraient de l'eau jusqu'à la ceinture. Rien n'y fit, le gouverneur voulait la construction du chemin sans délai, et il fallut lui obéir. »⁵

Hélas, les documents écrits de l'époque n'indiquent nulle part dans quelle direction allait cette route.

Les chemins de la guerre—partie 1

Il est à se demander quelles étaient l'orientation (vers Longueuil ou vers La Prairie), la largeur et la longueur du chemin construit par les soldats de Carignan, fatigués et si peu nombreux. Nous ignorons également combien de jours la troupe a consacré à cette besogne. Les documents de l'époque sont muets à ce sujet.

Selon certains, ce chemin menait de Chambly à Longueuil et aurait par la suite été abandonné pendant plusieurs décennies. Pourquoi alors les militaires se seraient-ils donné autant de peine à construire un chemin pour l'abandonner par la suite ?

Bien que rares et sommaires, les cartes de l'époque montrent toutes, sans exception, une voie qui va de Chambly vers La Prairie et demeurent muettes sur un éventuel chemin allant de Chambly à Longueuil, ce qui ne veut pas dire que ce dernier n'existait pas. Il est certain que les deux chemins de Chambly, que ce soit vers La Prairie ou vers Longueuil, étaient depuis très longtemps des pistes utilisées par les Amérindiens.

Le 18 juillet 1730, l'intendant Gilles Hocquart émet l'ordonnance qui suit :

« Sur ce qui nous a été présenté par Charles Lemoine baron de Longueuil que ses habitants qui ont des terres sur les deux [...] et tous ceux de ladite Baronnie de Longueuil qui ont des terres le long du chemin de Chambly [...] ont besoin d'un chemin du Roy pour venir à l'église et au moulin de Longueuil [...] et pour éviter la multiplication des dits Chemins du Roy qu'il serait à propos d'obliger tous les [...] à passer par le chemin de Chambly [...] de les assujettir à rendre ledit Chemin de Chambly praticable par deux fossés et une levée et de l'entretenir par le suite [...]. » Nous avons ordonné et ordonnons que tous les habitants de la dite seigneurie de Longueuil cy dessus nommés commencent dès cette année à travailler au dit chemin de Chambly depuis leurs concessions jusqu'au fort. [...].⁶ »

L'ordonnance de l'intendant est claire, le chemin de Chambly vers Longueuil existe (nous ignorons depuis quand) mais il n'est pas praticable parce que mal entretenu.

D'autre part, il est certain que lors de l'affrontement du 11 août 1691 contre la troupe du Hollandais Peter Schuyler, les hommes de M. de Valrennes avaient, la veille, utilisé un chemin qui menait de La Prairie à Chambly. Il est également avéré qu'au matin du 11 août, les soldats français ont repris la même route en sens inverse pour venir couper la retraite aux attaquants du fort de La Prairie.

Enfin, l'argument qui prétend qu'il était plus simple pour les troupes d'aller vers Montréal à partir de Longueuil plutôt qu'à partir de La Prairie est mis en doute par cette remarque du voyageur suédois Pehr Kalm, le 24 juillet 1749 : « Nous poursuivons notre voyage ce matin en direction de Montréal. À Prairie nous embarquons sur un bateau en bois de pin, nous prenons le fleuve par le travers et nous sommes emportés de plus en plus vite dans le sens du courant jusqu'à Montréal ».

Les chemins de Chambly et la guerre de 1756-1760

Au cours de la guerre de 1756-1760, le maréchal de Lévis et ses officiers font part de certaines remarques au sujet des chemins qui relient Chambly à La Prairie et à Longueuil. On constatera dans les lignes qui suivent que ces chemins, surtout celui de Chambly à La Prairie, étaient d'une grande importance stratégique.

Le 17 novembre 1756 : Nous sommes arrivés à Montréal après avoir été de Chambly à la Prairie sur des chevaux. Ce sont des chemins détestables ; nous avons presque tous fait des chutes dont aucune dangereuse.⁷

Le 1er septembre 1757 : Il donna ordre à M. de Roquemaure de se replier le soir à Laprairie, après avoir laissé un poste à la jonction du chemin de Saint-Jean et Chambly à Laprairie.⁸

Les chemins de la guerre—partie 1

Le 1er septembre 1757 : [...] j'ai donné ordre de ramener quatre bataillons dans le gouvernement de Montréal, pour travailler au chemin de Chambly et au fort de Saint-Jean.⁹

Le 4 septembre 1757 : Du fort de Saint-Jean à Montréal il y a neuf lieues [40 km] ; il y a un chemin de six lieues [26,4 km] qui coupe la langue de terre qui est entre la Rivière de Sorrel [le Richelieu] et le fleuve Saint-Laurent ; de Saint-Jean, il va aboutir aux habitations qui sont sur la rive droite du fleuve Saint-Laurent, à un endroit que l'on appelle la Prairie, qui est une grande paroisse, où l'on fait une traversée de trois lieues [13 km] dans le fleuve Saint-Laurent pour arriver à Montréal. C'est ce chemin qui fait la communication de Chambly et de Saint-Jean à Montréal [...].¹⁰

Cette dernière remarque laisse clairement entendre que les échanges se font essentiellement via la route qui va de Chambly à La Prairie.

Le 17 août 1760 : Si, comme je n'en doute pas, le projet de M. Murray est de revenir à Sorel, la chose une fois décidée, nous ne pourrions faire autre chose que de se replier vers Chambly tout ce qui est dans cette partie, et le camper le reste à Longueuil, en faisant accommoder un chemin entre Chambly et Longueuil, il nous sera facile alors de passer de Longueuil à l'île de Montréal, si la flotte anglaise voulait y monter.¹¹

Cela signifierait qu'il n'existe pas alors de chemin digne de ce nom entre Longueuil et Chambly.

Le 30 août 1760 : J'apprends, mon cher général, par M. de Roquemaure, qu'il a abandonné Saint-Jean et brûle ce matin, qu'il est derrière la rivière de Montréal (rivière l'Acadie) ; que les ennemis paraissent à la Savane et y mènent du canon ; que je dois prendre garde à moi par le chemin de Chambly ; que sa position est mauvaise, et qu'il a peu de monde. J'avais déjà posté une grand'garde sur le chemin de Chambly.¹²

Il est clair qu'il s'agit ici du chemin qui relie La Prairie à Chambly.

Le 1er septembre 1760 : Rien de plus facile aux déserteurs que de se rendre à Saint-Jean ; il passe journellement, par le bois, des miliciens qui viennent de chez Jacot. Le chemin de Chambly à Longueuil est mauvais ; il en est venu cependant une femme, ce matin, portant un très gros paquet.¹³

Le 22 août 1760 : Il faut qu'on envoie les charrettes de la Prairie et Longueuil à Chambly pour les transports [...].¹⁴

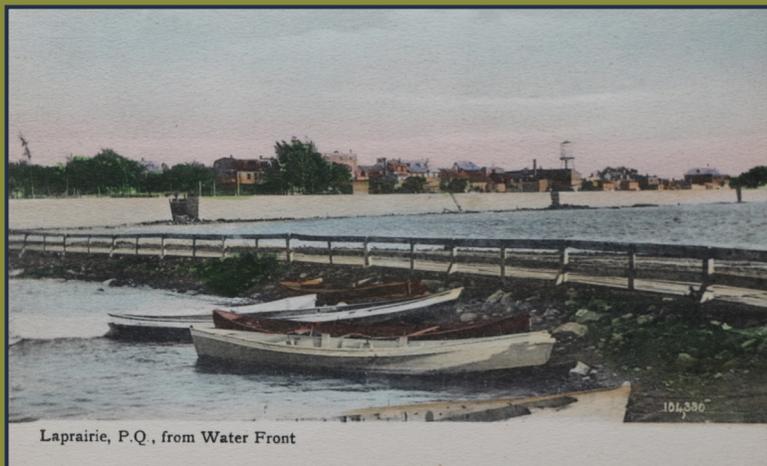
De ce qui précède, il est clair que, des deux chemins de Chambly, le plus utilisé et le mieux entretenu était celui qui menait de Chambly à La Prairie.

Dans le prochain numéro : le chemin de Saint-Jean.

Notes:

1. Cité par Benjamin Sulte dans Le régiment de Carignan, Mélanges historiques, volume 8, 1922, page 54
2. On l'appelait rivière des Iroquois parce que c'est le chemin qui conduit aux Iroquois.
3. Il était situé à 7,5 km au sud de Chambly.
4. Roy et Malchelosse, Le régiment de Carignan, Ducharme, Montréal, 1925, page 51
5. Ibidem, page 30.
6. Source : BAnQ numérique
7. Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, C.O. Beauchemin et fils, Montréal, 1889, 12volumes, Vol.1 page 78
8. Ibidem, Vol. 1 page 301
9. Ibidem, Vol. 2 page 133
10. Ibidem, Vol. 2 pp. 137-138
11. Ibidem, Vol. 5 page 98
12. Ibidem, Vol. 5 page 117
13. Ibidem, Vol. 5 page 122
14. Ibidem. Vol. 10 page 156

Souvenirs d'antan



Laprairie, P.Q., from Water Front

Vue du quai

Rue Sainte-Marie



Hospices-de-la-Providence



AU JOUR LE JOUR

Volume XXXIII

Numéro 4

Avril 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