

Le vieux chemin de Chambly

Paul-Henri Hudon

Volume 16, Number 1, 2010

L'odyssée des transports au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66108ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Hudon, P.-H. (2010). Le vieux chemin de Chambly. *Histoire Québec*, 16(1), 13–17.

Le vieux chemin de Chambly

par Paul-Henri Hudon,

président de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly (SHSC)

Paul-Henri Hudon, enseignant retraité, fait de la recherche historique depuis plusieurs années et a publié, en 1972, Rivière-Ouelle, 1672-1972. De plus, il est l'auteur de deux monographies concernant la famille Hudon dit Beaulieu, de centaines d'articles dans des périodiques dont L'Ancêtre, où il a remporté des prix à quatre reprises, dans L'Estuaire généalogique, Le Louperivois et d'autres. Il a collaboré avec quelques associations de famille en publiant des faits d'histoire, entre autres dans Le Bé, La famille Berrubey. Il est responsable depuis sept ans de la publication annuelle des Cahiers d'histoire à la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly, dont il est président. En 2007, Paul-Henri Hudon a été nommé membre de la corporation Richelieu – Champlain 2009, qui a souligné, entre autres, le 400^e anniversaire du passage de Champlain en 1609 sur le Richelieu. Paul-Henri Hudon a obtenu le premier prix de la Fondation Percy W. Foy, production 2006, pour Le chemin de fer à Chambly en 1873. Le rêve d'un essor industriel, un essai historique de 114 pages.

Le présent raccourci historique nous rappelle l'importance stratégique du vieux chemin à barrières appelé Chemin Chambly, avec son trafic intense au cours des années et ses postes de péage illustrés par Krieghoff. Ce chemin sert de débouché aux *townships* de l'est et à une population très nombreuse en deçà. Il a traîné la mauvaise réputation d'être négligé et en mauvais état.

« La grande quantité de voitures qui passe journellement dans ce chemin [de Chambly], tant celles du bas de la rivière Richelieu, que celles à l'est de la rivière et des townships, contribuent à le rendre mauvais, vu qu'il y a une traversée régulière sur le bassin qui y communique, lequel est fréquenté par des habitants de l'est de la rivière qui y passent tous les jours avec des charges d'une pesanteur énorme, qui sont la cause principale du mauvais état du chemin. »¹

LE PREMIER CHEMIN DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

La route n° 1, ce parcours qui relie Longueuil et Chambly, ou route de portage entre le Saint-Laurent et le Richelieu, serait le plus vieux et le premier chemin du roi tracé en Nouvelle-France. En effet, c'est sur un coup de tête du gouverneur de Courcelle qu'on aurait ouvert ce trajet dans la grande savane entre Chambly et Longueuil en 1665. Le colonel de Salières écrit :

« Le même jour, M. le gouverneur me fit commander 36 hommes avec 6 officiers ou sergents pour aller travailler à faire un chemin de ce fort Saint-Louis 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. »²

Quarante ans plus tard, après la Grande Paix de Montréal, il est à refaire : *Sa Majesté approuve qu'on emploie les troupes cette année (1704) à faire des chemins dans les bois pour la commodité des habitants et qu'on commence par celui de Chambly à Montréal, qu'ils estiment le plus pressé.*³



Carte topographique de la Province du Bas-Canada de Joseph Bouchette, 1815. (Source : Éditions Élysée, 1980, Archives de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly)



Illustration d'un chemin ponté. (Source : Canadian Heritage Gallery, Corduroy road in Northern Ontario, www.canadianheritage.org/.../transportation0500.htm)

UN CHEMIN PONTÉ, UN CORDUROY ROAD, MAL ENTRETENU.

Le chemin de Chambly – Longueuil est couvert de madriers grossièrement « aplanis ». Des troncs d'arbres jetés de travers

sur la largeur de la route forment un travelage plus solide, mais encore très raboteux. Ce corduroy road résiste mal aux sabots des chevaux, aux roues frettées des voitures et aux dégels printaniers. Le bois se crevasse et s'effrite. Le madrier pourrit. Les cochers s'y aventurent lentement. Après cinq ans d'usage, il faut réparer.

L'entretien est aussi très coûteux. En 1831, on constate que les sommes données à différentes époques pour le chemin de Longueuil à Chambly ayant été insuffisantes, une somme de mille livres est considérée indispensable pour la complétion du dit chemin, lequel par son utilité mérite l'attention particulière de la Chambre.⁴

À chaque extrémité de ce chemin, des bacs privés assurent la traversée du Saint-Laurent et du bassin de Chambly. Des aubergistes, comme Ansell Booth près de la Petite rivière de Montréal (rivière L'Acadie), des passeurs comme James Wait et Édouard Lespérance à Longueuil, peu-

vent témoigner du trafic intense qui circule sur cette voie. Sans compter tous les forgerons, les selliers et les charrons qui y gagnent leur vie.

Le député du comté de Chambly, Louis-Michel Viger, est en principe opposé à l'érection des chemins à barrières. Mais il dépose en chambre en 1835 une pétition au gouvernement. Des entrepreneurs demandent le droit d'opérer un chemin à péage entre Chambly et Longueuil. L'état est réticent à investir dans les voies publiques. Il s'en remet à l'initiative privée. Louis-Joseph Papineau déclare que dans les chemins impraticables, il faut consentir ou à payer un péage modéré ou à casser sa voiture et à payer le médecin.⁵

Ce n'est qu'en 1841 que l'État se préoccupe de cette route, mais pour le confier à des entrepreneurs privés. Cette année-là, le gouvernement unilingue du Canada-Uni annonce qu'il recevra des soumissions pour le Longueuil Chambly turnpike road: To supply 1350 superficial feet of pine, hemlock and tamarack planking of twelve feet long, three inches thick and eight inches large, and sleepers.⁶

Un groupe de sept gestionnaires anglophones formé, en 1841, du colonel George Cathcart, de John Glen, du négociant Augustus Hatt, de l'hôtelier John Bunker, du marchand Louis Gareau (le seul francophone), et de l'entrepreneur John Yule, tous de Chambly, ainsi que de John Swail de Longueuil, établit quatre postes de péage et garantit le bon entretien du chemin de Chambly. En 1842, ces trustees of

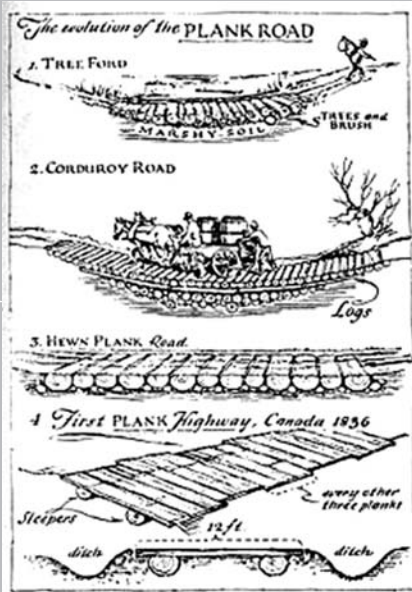


Schéma montrant la construction sommaire d'un chemin ponté. The evolution of a plank road. (Source: Eric Sloan, Our Vanishing Landscape, www.townshipsheritage.com/.../roads.html)

the Longueuil and Chambly turnpike road accordent à la famille Pierce de Saint-Jean le contrat de pavage.⁷

Joseph Perreau, *yeoman of Chambly*, signe un marché d'un an avec les syndics du chemin, to keep in repair the first section of the turnpike road together with the branch road from No -1 toll gate to the horse boat ferry; the said first section beginning from the terminus of the turnpike road at the canton of Chambly, near the English church, to the half way between 3rd and 4th mile post...⁸

En 1848, les syndics du chemin à barrières sont l'honorable François-Pierre Bruneau de Saint-Bruno, Thomas Campbell, seigneur de Saint-Hilaire, John Yule, entrepreneur de Chambly, les marchands Joseph-Frédéric Allard et Eusèbe-Hyacinthe Fréchette de Chambly, avec Charles Sabourin, futur maire de Longueuil, et Edward Quin de Longue Pointe. Ils baillent les droits de péage à William Ryan de Longueuil.⁹

Après quinze ans de gestion privée au bénéfice de ces gens d'affaires, le chemin de Chambly, toujours dans un état déplorable, fait encore hurler les voyageurs.

« Le chemin de Chambly est dans un état affreux, depuis seize ans sous le contrôle des commissaires de barrières. Après avoir coûté au public plus de 100 000 £ pour sa confection, son entretien et ses frais de péage sur quatre lieues de longueur... Des requins du gouvernement

obtiennent du gouvernement le droit de taxer le public. On a commis une grande bévue en pavant ce chemin de madriers. »¹⁰

LES MUNICIPALITÉS S'EN MÊLENT

Les deux municipalités concernées, Longueuil et Chambly, suppriment le pavage de bois et macadamisent la chaussée à partir de 1858. Puis en 1889, la



L'escarmouche de Booth's Tavern, 16 septembre 1837. (Source : <http://cgi2.cvm.qc.ca/glaporte/1837.pl?out=article&pno=n0090&cherche=IMAGES>, tiré de JULIEN, Henri, *The Montreal Star*, vol. 19, n° 217, 28 septembre 1887)



KRIEGHOFF, Cornelius, *La barrière de péage*, 1863, huile sur toile. (Source : La Galerie d'art Beaverbrook, beaverbrookartgallery.org/)

Corporation du comté de Chambly, chargée de l'entretien de ce chemin par le gouvernement provincial, supprime les quatre postes de péage.

« MM Préfontaine et Rocheleau, membres du parlement, avec MM. Louis-Édouard Morin, maire de Longueuil et Joseph Ostiguy, maire de Chambly, sont allés mettre une dernière main à l'œuvre du règlement de fonds d'emprunt

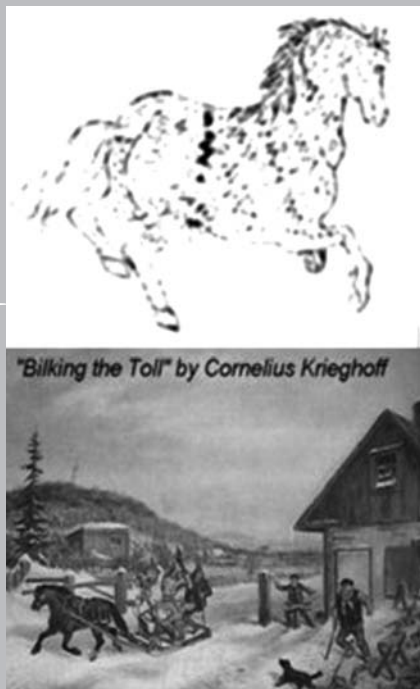
municipal du comté de Chambly. Ces messieurs ont parfaitement réussi et ont obtenu que les barrières soient abolies. »¹¹

LES PATRIOTES SUR LE CHEMIN DE LONGUEUIL

C'est sur cet historique chemin que des résistants Patriotes délièrent le 18 novembre 1837 les deux prisonniers François-Joseph Davignon et Pierre-Paul Demaray. Cette escarmouche,



La barrière de péage, peinture de C. Krieghoff, copie réalisée en 1865. William Notman (1826-1891), 1865, XIX^e siècle. (Source : www.mccord-museum.qc.ca/)



Codex & Krieghoff, poste de péage.
(Source : www.legacycanadians.com/)

menée par Bonaventure Viger de Boucherville et Joseph Vincent de Longueuil, fait fuir les cavaliers britanniques pourtant bien armés. Cet échange de coups de feu se serait produit

près de l'intersection actuelle des rues Brodeur et chemin Chambly.¹²

Deux jours plus tard, le lieutenant colonel Wetherall remonte le chemin de Chambly où sa troupe est harcelée par des embuscades de Patriotes. Louis Mongeau et son fils, de Chambly, qui l'attaquent de flanc, sont faits prisonniers. Le détachement se rend jusqu'à l'hôtel de Booth, à l'entrée de Chambly. Là, un autre attroupement, mené par le docteur Timothée Kimber, tente de bloquer le pont sur la rivière l'Acadie.

LES QUATRE POSTES DE PÉAGE

La première barrière de perception se trouvait à Longueuil, sur le chemin Chambly, au coin nord de l'intersection Gentilly. La deuxième barrière était aussi au coin nord des chemins de la Savane et Chambly, donc près

de l'intersection chemin Chambly et boulevard Wilfrid-Laurier, à proximité de la voie ferrée. Ce chemin de la Savane passe au nord-ouest de l'aéroport de Saint-Hubert.

Le troisième poste de péage était bâti au coin nord de la montée Sabourin (montée des Promenades) et du chemin Chambly. C'est près de l'autoroute 30 actuelle, sur le terrain d'une station service Shell. La quatrième barrière se trouvait dans la seigneurie de Chambly, à l'intersection du chemin Bellerive, avant de traverser le pont sur la Petite rivière de Montréal. Ce péage s'effectuait à l'hôtel d'Ansell Booth, situé à l'ouest du chemin Chambly, aujourd'hui faisant partie de la municipalité de Carignan, sur le lot 123.¹³

LE CHEMIN DE CHAMBLY AU XX^e SIÈCLE

L'arrivée de l'automobile oblige le gouvernement à passer la loi des *Bons Chemins* en 1912. Cette législation du gouvernement de Lomer Gouin répond aux besoins de l'agriculture, du commerce et du tourisme. On veut améliorer les déplacements routiers. Dix millions de dollars sont mis aux services des municipalités. Le chemin de Chambly, qui a longtemps porté le numéro 1 (aujourd'hui la route 112), reçoit son premier pavage en 1913.

En 1935, l'honorable Joseph-Édouard Perrault, ministre de la Voirie, annonce que le gouvernement provincial entreprendra l'élargissement de la route

Montréal-Sherbrooke entre Longueuil et Chambly. « *Cet élargissement sur une longueur de 15 à 16 milles nécessitera l'achat ou l'expropriation de plus de 145 lots. La largeur de la route sera portée de quelque 28 pieds qu'elle est maintenant à environ 30 pieds permettant ainsi à trois automobiles d'y circuler de front librement [sic].* »¹⁴

Ainsi ce chemin, d'abord militaire, abandonné à l'entretien seigneurial, confié ensuite à l'entreprise privée, remis aux municipalités puis transféré au gouvernement, avait rivalisé avec le transport fluvial et avec les chemins de fer. Que dire de l'entretien d'hiver et des rivières à franchir, comme le Richelieu, sur des ponts devenus fragiles et étroits pour les véhicules automobiles... Mais ça, c'est une autre histoire.



Sites approximatifs des quatre postes de péage, de l'embuscade des Patriotes et de l'auberge de Booth, sur le chemin de Chambly.
(Source : carte de Joseph Bouchette en 1815)

Notes

¹ *La Minerve*, 28 novembre 1831.

² ROY et MALCHEROSSE, *Le régiment de Carignan*, Ducharme, Montréal, 1925.

³ RAPQ, 1938-39, *Mémoire du roi à MM. De Vaudreuil et Beauharnois*, 14 juin 1704, page 31.

⁴ Lettre du 7 février 1831 dans *La Minerve* du 5 mars 1832, par le Comité de surveillance du comté de Chambly, auquel participent les notaires René Boileau et Joseph Demers de Chambly.

⁵ *La Minerve*, 14 décembre 1835.

⁶ *Montreal Gazette*, 2 juin 1841.

⁷ Basile Larocque, notaire, 13 avril 1842, acte n° 2354.

⁸ Basile Larocque, notaire, 3 octobre 1843.

⁹ Charles-Gédéon Scheffer, 10 avril 1848.

¹⁰ *L'Avenir*, 1^{er} juillet 1857.

¹¹ *Le Franco-Canadien*, 17 février 1888.

¹² PRATT, Michel, *Atlas historique*, Société historique du Marigot, 2001, p. 79.

¹³ LACOSTE, Jacques, Saint-Hubert, *Barrières à péage sur le Chemin Chambly*, février 2003, manuscrit dactylographié, 15 pages, avec carte de localisation des postes de péage. Archives de la SHSC.

¹⁴ *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 19 octobre 1934.