

## **Les diligences de la vallée du Richelieu (1<sup>ère</sup> partie)**

### **Un seigneur d'ascendance juive à Chambly au XIX<sup>e</sup> siècle**



# Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire

Case postale 85010, Mont-Saint-Hilaire (Québec) J3H 5W1

---

*Membre de la Société d'histoire de la Vallée-du-Richelieu,  
de la Table de concertation des archives privées en Montérégie,  
et de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.*

## **BUREAU DE DIRECTION**

Président : Alain Côté

Secrétaire : Pierrette Lalancette

Trésorier : Alain Côté

Directeurs : Michel Clerk

Jacques Crépeau

Michel Dorais

Pierre Gadbois

Lise Rémy

La Société publie des textes d'intérêt local et régional (vallée du Richelieu) traitant d'histoire, de généalogie et de sujets connexes. Les manuscrits, dactylographiés à double interligne et remis en double exemplaire, sont soumis au comité de rédaction qui les accepte, les rejette ou propose des modifications. Les auteurs sont priés de consulter un numéro des Cahiers pour connaître la façon de disposer leur texte.

## **DIRECTEUR DES CAHIERS**

Michel Clerk

©Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire 1998

Tous droits de reproduction réservés.

Typographie et montage : Yvan Boucher

Impression : Regroupement Loisir Québec

Dépôt légal : février 1998. Bibliothèque nationale du Québec.

ISSN : 0225-5359

# Cahier d'histoire

de la

Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire

---

19<sup>e</sup> année

n° 55

février 1998

---

## **Les diligences**

**de la vallée du Richelieu (1<sup>ère</sup> partie)**

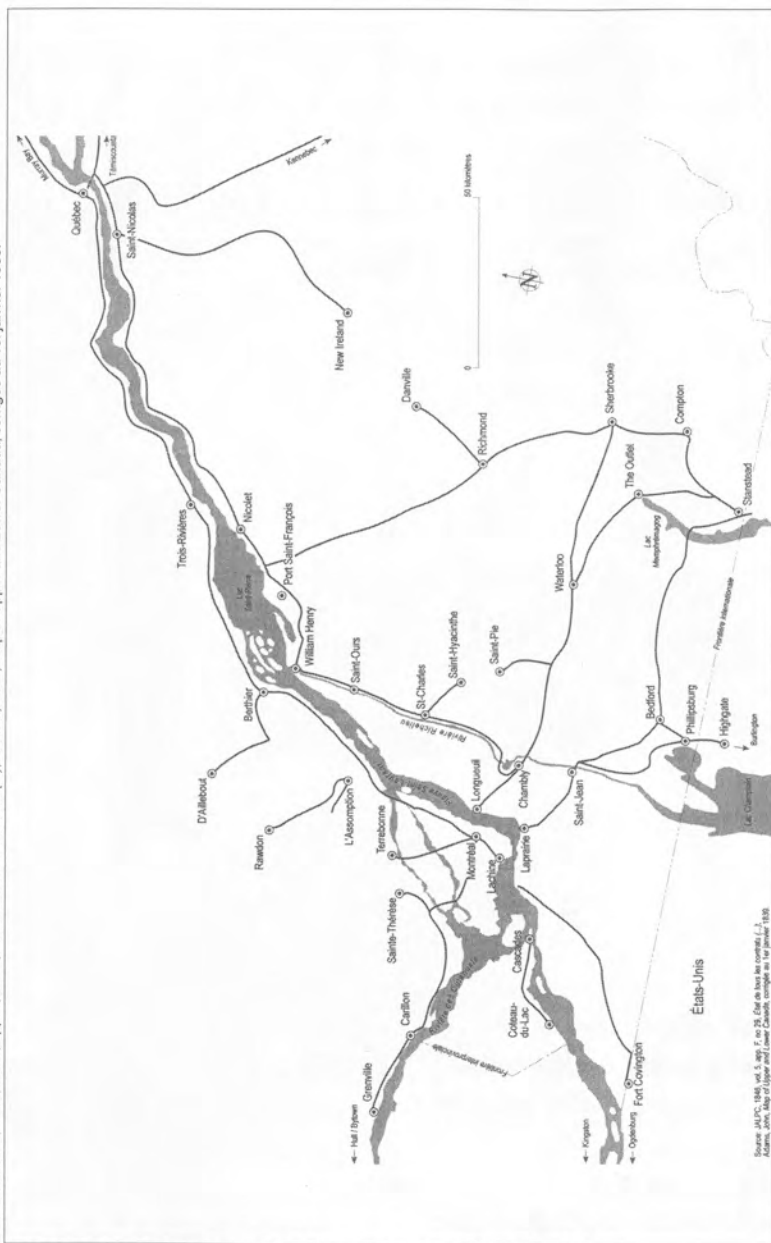
*par Pierre Lambert* ..... 3

## **Un seigneur d'ascendance juive**

**à Chambly au XIX<sup>e</sup> siècle**

*par Bruno Labrosse* ..... 23

Source : JALPC, 1846, vol. 5, app. F, no29. Étar de tous les contrats (...), Adams, John, Map of Upper and Lower Canada, corrigée au 1er janvier 1839.



Réseau des voitures postales, Bas-Canada, été 1840.

# Les diligences de la vallée du Richelieu

(1<sup>ère</sup> partie)

■ Pierre Lambert

---

*Ancien directeur de la Société d'histoire de Beloeil—Mont-Saint-Hilaire, l'auteur a écrit plusieurs articles et ouvrages sur l'histoire de Beloeil. À partir des notes recueillies pour une Histoire des anciennes diligences du Québec dont il termine actuellement la rédaction, il examine ici comment les transports publics par diligence se sont développés dans notre région.*

---

**H**abitués à se déplacer sans efforts et sans problèmes d'une ville à l'autre, les voyageurs d'aujourd'hui ne s'imaginent pas les difficultés et les ennuis que pouvaient représenter autrefois les déplacements entre les agglomérations. À l'origine de la Nouvelle-France, les routes étaient à peu près inexistantes, les véhicules, avant tout utilitaires et les chevaux pour les tirer, peu nombreux. Il faudra plusieurs décennies de lentes transformations avant que les paysans puissent profiter de chemins encore primitifs sur lesquels ils feront rouler leurs premiers véhicules.

## Les premiers transports publics

C'est avec l'ouverture de la route Québec-Montréal, utilisable dès 1734 mais complètement terminée en 1737, que le transport public terrestre sur de longues distances pourra vraiment être organisé<sup>0</sup>. Lanoullier de Boisclerc, peut-être le premier à avoir

roulé entre les deux villes, écrit: «J'ai descendu au mois d'août dernier [1734] en chaise, en quatre jours et demi de Montréal à Québec<sup>1</sup>».

On établit bientôt un système de postes de relais installés dans les villages à tous les quinze kilomètres environ, dirigés par des maîtres de poste, dont la fonction est de faciliter les voyages entre Québec et Montréal ainsi séparées en 24 relais ou postes. Le maître de poste, nommé d'office, a le privilège exclusif de transporter des voyageurs de son poste au suivant. Ses bêtes et ses calèches doivent être toujours prêtes à 15 minutes d'avis pendant le jour et 30 durant la nuit<sup>2</sup>.

Après la cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre, les transports publics par calèche se détériorent rapidement. Le gouvernement réagit en février 1767 en accordant une plus grande importance aux maisons de poste du Québec. Dès lors, les voyageurs peuvent à nouveau utiliser les services des maîtres de poste, qui, de leur côté, commencent à faire savoir qu'ils mettent à la disposition du public, «à une minute d'avis», les calèches et les chevaux nécessaires à un voyage entre Montréal et Saint-Jean ou Montréal et Québec. Les voyages deviennent ainsi plus faciles entre Montréal et la frontière américaine. Un bac assure la traversée du fleuve vers Laprairie, la calèche prend le relais jusqu'à Saint-Jean et le voyage se poursuit sur une embarcation qui remonte le Richelieu vers le lac Champlain et les États-Unis. Les déplacements en calèche entre Laprairie et Saint-Jean sont les plus anciens transports publics dans la vallée du Richelieu.

Le transport public est développé le long de la rivière lorsque le directeur des Postes Hugh Finlay reçoit en 1780 l'ordre du gouverneur Haldimand d'établir des maisons de poste de Longueuil à Chambly et de Chambly à Sorel. Jusqu'alors les officiers

de milice paroissiaux (la milice ayant été remise sur pied en 1775) avaient pour tâche de s'assurer que des voitures et des chevaux soient toujours disponibles pour les militaires en déplacement entre les fortifications de la vallée. Les civils n'avaient pas un droit à réquisitionner des voiture pour voyager,

mais il semble qu'il était possible de s'entendre avec le capitaine de milice paroissial chez qui se trouvaient les calèches et les chevaux puisque le capitaine de Beloeil Claude Foisy dit Frenière indique à Finlay qu'il a fourni voiture et chevaux à des voyageurs à quelques occasions<sup>3</sup>.

Finlay commence alors à émettre des commissions de maîtres de poste pour chaque relais le long de la rivière, dans la forme suivante:

À Tous ceux qui ces presentes verront.

Scavoir faisons - Qu'en vertu du pouvoir à moi donné par son Excellence le Gouverneur, J'ai constitué et par ces présentes constitue le nommé Louis Boutheiller Maître de Poste à Longueuil pour mener toutes personnes allant en Poste entre sa maison et la maison de poste de Chamblée d'un côté, et de Laprairie de l'autre côté, au prix fixé par l'ordonnance du nauf mars dernier, par lequel, il est exempt aussi bien que deux engagés ou autres personnes qu'il emploiera, pour mener la poste avec un aide de poste, de

## DILIGENCE DE ST. JEAN.



**L**A Voiture partira de l'HOTEL DE FEL-  
LER, à Montréal, tous les jours (Diman-  
ches exceptés), à DEUX heures P. M., et de  
l'HOTEL WATSON, à St. Jean, tous les jours  
(Dimanches exceptés), à DEUX heures P. M.,  
passant par CHAMBLÉ.

Prix, de Montréal à St. Jean, et revenir à  
Montréal, 10c.

Les personnes qui sont en route pour l'AN-  
GLAIRE, trouveront des Extras jusqu'à Bur-  
lington et jusqu'à Boston, avec autant d'expé-  
dition et à aussi bon marché que les autres Li-  
gnes. — 29 déc. — sm.

(Source: La Milverve, 29 dec. 1845, p. 3)



toutes corvées ou services publics que ce soi, pour qu'ils puissent donner toute attention à l'emploi de maître de poste.

Donné à Longueuil ce 4 Juillet 1780

Hugh Finlay

Directeur des Postes.

Les maisons de poste sont établies à Saint-Jean, Chambly, Beloeil, Saint-Charles, Saint-Denis, Saint-Ours et Sorel. À Beloeil, le maître de poste choisi au moment de l'établissement du chemin de poste est Claude Foisy et l'aide de poste, Basile Dufresne. En 1783, c'est le marchand et aubergiste Joseph Cartier qui devient le maître de poste<sup>4</sup>. Comme les aubergistes étaient dispensés des corvées, il allait presque de soi que cette charge leur échoit quand le capitaine de milice n'en voulait pas; de toute façon, le passage des voyageurs ne pouvait qu'être profitable à leur commerce.

Mais, sur les grands chemins de poste, les plaintes se font bientôt nombreuses contre le service offert par les maîtres de poste. Plusieurs voyageurs se plaignent du mauvais état des calèches, des chevaux beaucoup trop lents et des attentes aux relais qui se prolongent<sup>5</sup>. Ce mauvais service contribuera à la désaffection pour les calèches et à la mise sur pied de services de diligences en 1811. Cependant, avant même l'apparition de ces premières lignes de diligences commerciales, d'autres voitures publiques avaient commencé à circuler vingt ans auparavant: les diligences postales.

## **Les besoins postaux**

L'acheminement du courrier entre Québec et Montréal puis de cette ville vers les États-Unis en passant par la Montérégie préoccupe alors les autorités. Les lettres expédiées entre Québec, Montréal et les États-Unis sont alors de plus en plus nombreuses et nécessitent de plus en plus de messagers. Après une interruption



de 1775 à 1783 causée par l'invasion américaine, la signature en mars 1792 d'une convention postale<sup>6</sup> sur l'acheminement de la malle vers les États-Unis et l'Angleterre facilite dorénavant le service postal.

Mais le courrier est maintenant trop abondant et surtout trop lourd; il faut dorénavant transporter les sacs postaux en voiture, dans des *malles-poste*, des diligences postales où des voyageurs pourront prendre place. La plus ancienne diligence connue<sup>7</sup> au Bas-Canada roule entre Laprairie et Saint-Jean au cours de l'été 1793. En 1799, John C. Ogden emprunte la malle-poste de Saint-Jean à Montréal puis celle de Québec à Montréal, qui circule déjà une fois par semaine, et il estime que tout le voyage entre Saint-Jean et Québec est facile et rapide<sup>8</sup>.

## Les diligences

Les voitures publiques qui rouleront au Bas-Canada pendant plus d'un siècle ne ressemblent pas toujours aux diligences des westerns tirées par six ou huit chevaux au galop ou aux beaux carrosses européens propices aux aventures galantes. Les attelages de nos diligences sont moins impressionnants et les voitures plus modestes.

Dès leur apparition en 1792, les voitures de transport public sont désignées par le mot anglais *stage*. Ce terme sera utilisé par les notaires et dans la publicité francophone presque aussi souvent que l'appellation «diligence» et persistera tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, en qualifiant exactement ce que sont les diligences: des voitures à étapes, à relais<sup>9</sup>. Le mot passera dans le langage populaire et désignera l'itinéraire de la diligence, comme le «stage Saint-Germain<sup>10</sup>», à Rougemont. L'appellation «malle-poste» est moins fréquente, tant chez les notaires que dans les journaux<sup>11</sup>,

même si la quasi totalité des diligences transportent en même temps courrier et voyageurs et sont en fait des malles-poste.

Les voitures utilisées l'hiver, les diligences d'hiver, sont parfois des diligences dont les roues sont remplacées par des patins, mais la plupart du temps, ce sont simplement des carrioles. C'est le mot qui apparaît dans la publicité d'époque et il est omniprésent dans les récits de voyage. Mais, qu'on soit en hiver ou en été, toutes sortes de voitures sont appelées «diligences» ou *stages* et beaucoup d'entre elles sont petites et très éloignées de l'idée que l'on se fait d'une diligence.

Jusqu'en 1855 environ, les diligences sont des voitures interurbaines qui, la plupart du temps, transportent les voyageurs sur de grandes distances mais les itinéraires sont par contre peu nombreux: pas plus d'une vingtaine au Québec. Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, on commencera à faire la distinction avec les omnibus, véhicules de transport public dans les grandes villes mais dont la forme est différente.

Plusieurs diligences parcourent des distances considérables et n'atteignent leur destination qu'au bout de plusieurs jours. On qualifiera ici de «voitures long-courriers» ces véhicules interurbains qui effectuent presque tous au moins un arrêt nocturne. Plusieurs lignes de diligences long-courriers traversent la vallée du Richelieu. La plus importante de ces lignes de voitures, vers 1810, est certainement celle qui mène de Montréal aux États-Unis.

## **La ligne Montréal-Albany**

Depuis 1792, la malle-poste qui quitte Laprairie s'arrête à Saint-Jean où une embarcation la relaie jusqu'aux États-Unis. Ce service hebdomadaire est peu pratique pour les voyageurs et l'établissement d'une diligence régulière améliore bientôt la situation.