

Cahier d'histoire

36^E ANNÉE

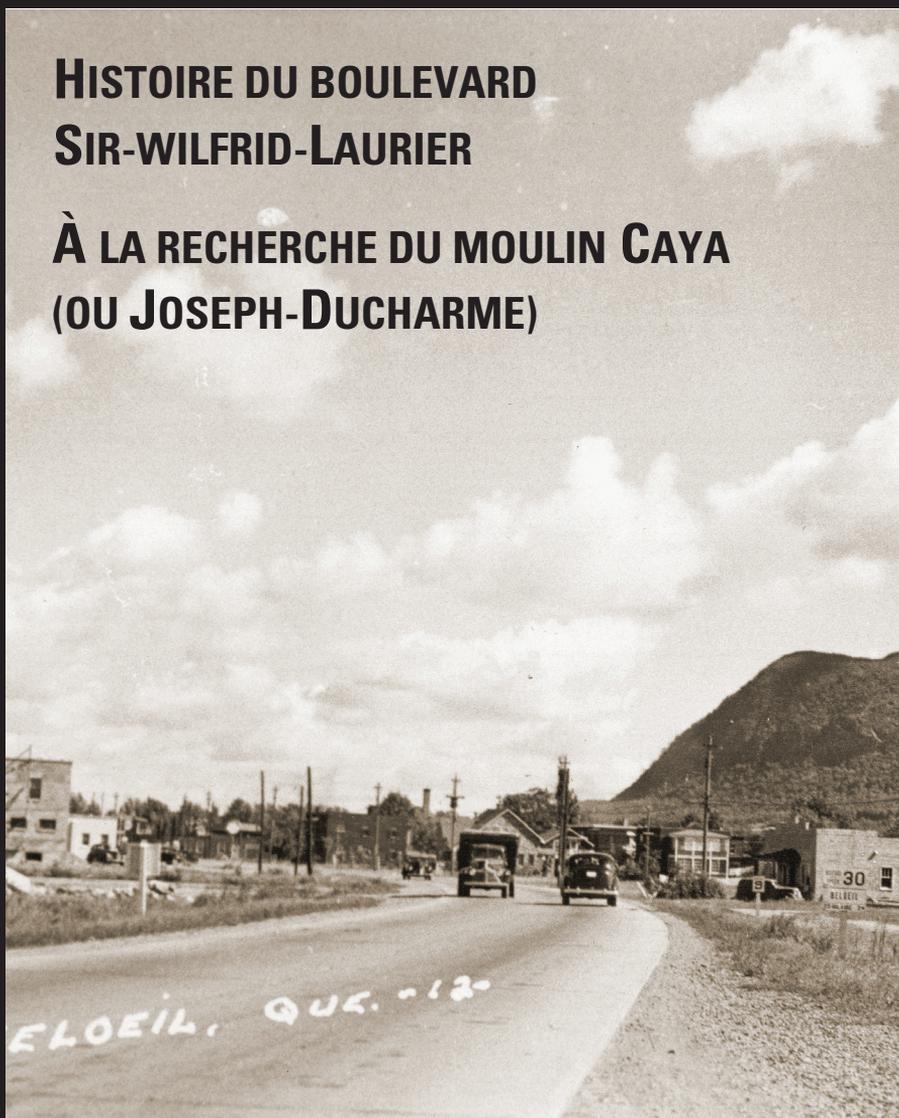
N°107

JUIN 2015

Société d'histoire de Beloeil – Mont-Saint-Hilaire

HISTOIRE DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

À LA RECHERCHE DU MOULIN CAYA (OU JOSEPH-DUCHARME)



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

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

Courriel : info@shbmsh.org

Site internet : http://www.s_hbmsh.org

Tél.: 450 446-5826

Membre de la Fédération Histoire Québec, membre de la Fédération québécoise des sociétés de généalogie et membre de la Société d'histoire de la Vallée du Richelieu

————— Bureau de direction —————

Président : Alain Côté

Vice-président : J.-Roger Cloutier

Secrétaire : Guy Dubé

Trésorier : François Martin

Directeurs : Diane Desmarais, Micheline Frenette
William Paradis

————— Comité éditorial —————

Véronique Désilets, Micheline Frenette, Pierre Gadbois,
Sara-Jeanne Healey-Côté, Suzanne Langlois,
Coordinateur : Alain Côté

La Société publie des textes d'intérêt local et régional (vallée du Richelieu) traitant d'histoire, de généalogie et de sujets connexes.

Les manuscrits, remis en double exemplaire et sur support informatique, sont soumis au comité de rédaction qui les accepte, les rejette ou propose des modifications. Les auteurs sont priés d'utiliser les *Instructions aux auteurs* préparées à leur intention.

©Société d'histoire de Belœil – Mont-Saint-Hilaire 2015

Tous droits de reproduction réservés.

Graphisme : Aline Beauchemin

Impression : Imprimerie Maska inc.

Dépôt légal : deuxième trimestre 2015,

Bibliothèque et Archives nationales du Québec et
Bibliothèque nationale du Canada. ISSN : 0225-5359

Page couverture :

L'entrée de Belœil, à l'époque où l'on venait à peine de terminer la construction du boulevard Laurier. C'était vers 1940. (Source Lucienne Guertin)

Cahier d'histoire

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

36^E ANNÉE

N° 107

JUIN 2015

SOMMAIRE

Histoire du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier 3
par Pierre Lambert

À la recherche du moulin Caya (ou Joseph-Ducharme)15
par Pierre Gadbois

Droits d'auteur et droits de reproduction

Toutes les demandes de reproduction doivent être acheminées à :
Copibec (reproduction papier) - 514 288-1664 - 1 800-717-2022
licences@copibec.qc.ca

*Les Cahiers bénéficient annuellement d'une aide financière
de la Société d'histoire de la Vallée du Richelieu.*

HISTOIRE DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

————— PIERRE LAMBERT

L'auteur est un ancien membre du conseil d'administration de la Société d'histoire de Belœil – Mont-Saint-Hilaire. Il a publié plusieurs études sur l'histoire de nos municipalités et il examine ici les origines et la croissance de cette artère vitale qu'est le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

À l'origine de nos municipalités, les chemins de rang parallèles au Richelieu constituaient les seules routes de communication terrestre importantes. Mises en place au début de l'ère seigneuriale, ces routes permettaient de se déplacer avant tout dans le sens de la rivière, et les déplacements vers les villages et les villes à l'est ou à l'ouest représentaient une difficulté. À partir de 1848, les voyages devinrent plus faciles et plus rapides grâce à la voie ferrée même s'il fallait se rendre à l'une des gares de notre agglomération pour emprunter le train.

Les ancêtres du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Au début du XX^e siècle, les automobiles commençaient à se répandre au Québec mais les chemins étaient de qualité médiocre. Les déplacements demeuraient difficiles. Les routes étaient mal entretenues et mal déblayées pendant l'hiver sans compter que les crevaisons étaient fréquentes. Dans la province, il n'y avait encore



Figure 1. Magloire Borduas, rue Saint-Henri, Mont-Saint-Hilaire, circa 1910 (SHBMSH, P25 5 1-3)

que 254 automobiles de promenade en 1907 et les véritables routes provinciales étaient inexistantes¹. Ce n'est qu'au cours des années 1912-1918 que l'on entreprit la construction des premiers liens routiers dignes de ce nom avec la politique provinciale des bons chemins². Les véhicules de promenade passaient à 24 000 en 1918 et à 100 000 en 1927³.

À Belœil et Saint-Hilaire, le début du siècle voyait les premiers balbutiements de l'utilisation des automobiles. Le voiturier Magloire Borduas, à Saint-Hilaire, passe pour avoir été le premier habitant du village à avoir roulé en automobile⁴.

C'est avec la mise sur pied des liens routiers entre Montréal et Saint-Hyacinthe, puis entre Drummondville et Québec que Belœil et Saint-Hilaire devinrent des étapes le long des premières routes interurbaines. Cependant, encore en 1927, il n'y avait pas de route directe vers Montréal ou Saint-Hyacinthe⁵. Dans le premier cas, il fallait prendre la rue Bernard-Pilon jusqu'au rang des Vingt-quatre (chemin Trudeau); on se dirigeait ensuite vers Saint-Basile en traversant la voie ferrée puis vers Saint-Hubert où l'on empruntait le chemin de Chambly vers Longueuil; il ne restait plus qu'à prendre le bac jusqu'à Montréal⁶. Pour aller à Saint-Hyacinthe à partir de Saint-Hilaire, on se dirigeait d'abord en direction de Saint-Charles jusqu'à la rue Jeannotte qu'on empruntait jusqu'à Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe par de nombreux chemins de rang⁷.

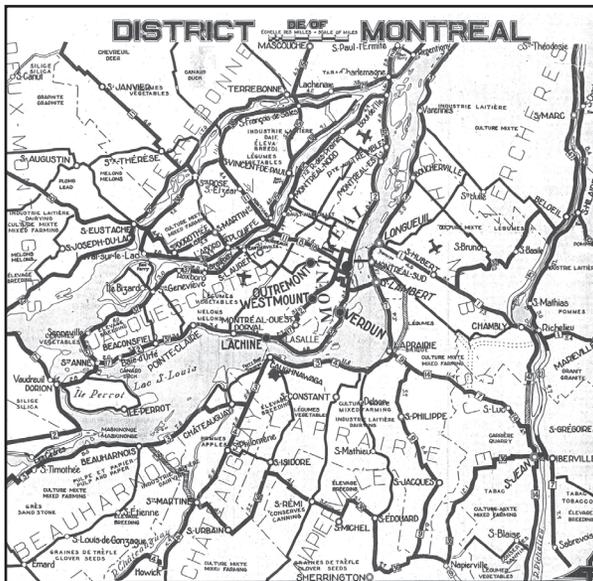


Figure 2. Carte de 1930 de Belœil – Montréal (SHBMSH, fonds Michel-Clerk)

Durant la décennie de 1920, les voyageurs montréalais en route vers Saint-Hyacinthe utilisaient donc la route 32 qui passait par tous ces petits chemins qui les menaient d'abord à la rue Bernard-Pilon (autrefois Montée des Trente et parfois appelée montée de Montréal⁸); ils suivaient ensuite la rue Richelieu jusqu'au bac qui les faisait traverser à Saint-Hilaire. À Belœil, la route était en macadam mais, à Saint-Hilaire, on roulait sur des chemins de gravier⁹. À cette époque, la route la plus agréable entre Montréal et Saint-Hyacinthe était encore celle qui menait le voyageur montréalais jusqu'à Rougemont par les routes 3 et 1 et, de là, par la route 12 jusqu'à Saint-Hyacinthe; la route n'était pas en ligne droite mais on évitait les chemins de gravier de Saint-Hilaire¹⁰.

Les autostrades québécoises

Au cours des années 1930, le gouvernement québécois entreprenait la construction d'un réseau d'autostrades pour relier les grandes villes et les territoires voisins. On employait alors ce terme d'autostrade par référence à ces routes qui étaient mises en place en Europe. La première autostrade (du mot italien *autostrada*) moderne fut inaugurée en Italie en 1924; c'était l'autoroute des Lacs, qui reliait Milan aux lacs italiens du nord de la péninsule. Au cours de la décennie suivante, Hitler construira cinq grandes autostrades à travers l'Allemagne. Ce mot, utilisé partout en Europe dès les années 1930 sera repris au Québec pour désigner les voies majeures de communication qui seront les ancêtres de nos autoroutes actuelles, avec leurs terre-pleins centraux et leur accès restreint.

Les autostrades québécoises étaient généralement en béton avec des ronds-points aux endroits nécessaires. Elles rayonnaient vers la banlieue éloignée de Montréal comme les boulevards de la Côte-de-Liesse et de Lachine ou bien c'étaient des autostrades interurbaines plus typiques, comme celles de Montréal à Québec, de Montréal à la frontière américaine, de Montréal à la frontière de l'Ontario ou du pont Mercier à Laprairie¹¹. Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de notre agglomération constituera une section de l'importante autostrade Montréal - Québec.

Des motifs économiques, politiques... et militaires

Les autostrades québécoises, dont plusieurs seront réalisées au début des années 1940 (ainsi que le réseau routier, d'une

façon générale) répondaient à des besoins nombreux. Les motifs économiques étaient les plus importants car il fallait de bonnes voies de communication pour acheminer les produits agricoles, industriels et commerciaux vers les grands centres de distribution.

Les revenus d'origine touristique n'étaient pas à négliger à cette époque où les premières brochures à l'intention des randonneurs leur faisaient découvrir des paysages et des villes nouvelles. Les autostrades faciliteraient les communications depuis les provinces voisines, sans oublier évidemment les États-Unis; le Québec s'attendait à récolter 80 millions de dollars en revenus touristiques à ce moment-là¹². Il fallait considérer, sur le plan politique, qu'un bon réseau routier contribuait à renforcer l'unité canadienne en favorisant les échanges et améliorait la bonne entente avec les États-Unis¹³.

Par ailleurs, la construction de ces grands axes routiers procurait du travail à un grand nombre de chômeurs, ce qui évitait d'avoir à leur remettre une aide économique¹⁴. En 1941, au moment où l'on était engagé dans la construction des autostrades québécoises, on prévoyait même mettre sur pied un programme canadien de travaux de voirie dès la fin de la guerre, programme qui donnerait du travail à 200 000 chômeurs¹⁵.

Enfin, la politique avouée du ministère québécois de la Voirie était de coopérer avec le ministère de la Défense nationale en construisant des routes qui pourraient accélérer l'effort de guerre du Canada en reliant les centres de production et de distribution de matériel de guerre. Les routes devaient être aussi bien construites que possible. En effet, le gouvernement québécois considérait qu'il lui incombait de se préparer à toute éventualité en construisant des autostrades de façon à servir parfaitement deux visées : « des routes commerciales et militaires »¹⁶. Pour cette dernière fin, il fallait songer au déplacement de lourds véhicules de combat et de camions de munitions vers les ports et, de là, vers l'Europe. Il fallait même envisager, aux dires du ministre des Travaux publics et de la Voirie T.-D. Bouchard, que les routes de la province puissent servir à une évacuation des grands centres¹⁷. Le Canada était alors en guerre, et l'Allemagne voguait de victoire en victoire. Il fallait tout prévoir¹⁸.

Pour atteindre ces objectifs, il fallait compter sur un réseau routier d'excellente qualité où les autostrades occuperaient une place importante. En 1941, le nombre de véhicules automobi-

les atteignait près de 180 000, et on prévoyait alors construire 250 milles d'autostrades, sans compter les autres types de chemins et routes¹⁹.

La voie Sir-Wilfrid-Laurier

Le gouvernement provincial se rendit compte qu'il fallait absolument construire une route provinciale entre Québec et Montréal qu'on pourrait utiliser ensuite jusqu'à la frontière américaine; on appelait même cette future voie la route Québec-Montréal-New York. On commencera la construction de cette route au cours de la décennie de 1930, et elle fera partie du réseau d'autostrades qu'on voulait mettre en place au fil des années. À Belœil, on entreprit la construction du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier à compter de 1936²⁰. Cependant, ces travaux furent bientôt interrompus, au point que la Chambre de commerce de Belœil entreprenait des démarches en 1937 pour qu'on reprenne la construction de la route et du pont²¹. La nouvelle route de béton utiliserait l'emprise de la rue Saint-Charles, ce chemin de terre qui commençait à l'église Saint-Matthieu et se dirigeait vers la montée des Trente (maintenant la rue Bernard-Pilon); il ne reste plus de cette ancienne rue qu'une toute petite section qui aboutit à la rue Bernard-Pilon, face au marché d'alimentation Pepin de même que la section dans le Vieux-Belœil qui porte le nom de rue Laurier depuis 1950²². On employa les nombreux chômeurs de nos paroisses à la construction de cette route de 1939 à 1941 à Belœil – Saint-Hilaire²³.

On avait prévu à l'origine que, entre les grands centres, la route aurait une largeur de 160 pieds, avec trois voies dans un sens et trois dans l'autre, séparées par un terre-plein central paysagé. On commença par deux voies en béton mais on en resta là. Dès l'automne 1941, ces deux voies de béton étaient terminées entre le boulevard Taschereau et Saint-Hyacinthe²⁴.

Quant à la nouvelle autostrade, le gouvernement provincial décida de l'appeler la voie Sir-Wilfrid-Laurier, pour commémorer la naissance de l'homme politique né le 20 novembre 1841²⁵. Pendant une dizaine d'années, cette artère fit partie du réseau routier de l'époque en portant le nom de route 20²⁶. Au cours des années 1950, la route était devenue un boulevard à quatre voies à Belœil et à Saint-Hilaire²⁷. On estimait que cette grande artère serait « une des plus belle routes du continent américain »...

Le pont de Belœil – Saint-Hilaire

Le Richelieu demeurait l'obstacle majeur à surmonter pour compléter cette autostrade. Depuis un siècle, des bacs reliaient nos deux villes, mais, dans ce réseau routier moderne qu'on voulait mettre en place, il fallait construire un pont au-dessus de la rivière. Dès 1931 d'ailleurs, la Loi des grands ponts prévoyait la construction éventuelle du pont entre Belœil et Saint-Hilaire²⁸. Les travaux majeurs furent réalisés en 1940-1941²⁹, en prévoyant un pont tournant pour permettre le passage des bateaux dont la structure était trop élevée, comme on l'avait déjà fait en 1848 pour le pont ferroviaire.



Figure 3. Construction du nouveau pont (SHBMSH, P4 6-17)

Le pont fut ouvert à la circulation en septembre³⁰ 1941 et on continua pendant un certain temps à prélever un péage comme on le faisait déjà à l'époque du bac. Toussaint Desautels était alors le péagiste du nouveau pont³¹. Le prélèvement d'un péage sur le nouveau pont était un élément de discussions, non pas dans notre agglomération, mais plutôt dans les discours politiques où le ministre Bouchard assurait que le pont de Saint-Jean (reconstruit) ne serait pas payant alors que celui de Saint-Hilaire l'était³²... Le pont de Belœil – Saint-Hilaire n'en vint jamais à s'appeler officiellement « pont Laurier »; c'est une appellation qui se répandit cependant dans la population jusqu'à sa reconstruction et à la désignation officielle de « pont Jordi-Bonet ».

Au début de novembre 1941, on inaugurait officiellement la voie Sir-Wilfrid-Laurier avec un défilé de voitures de Saint-Hyacinthe jusqu'à Saint-Hubert (puis, le long du boulevard Taschereau et de la route 1 jusqu'à la frontière américaine). À cette occasion le