

La Colonisation des Laurentides

Le Régime Britannique

(1760-1830)



ÉPISODE 10

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

JEAN LAMBERT



Deux grands titres pour cet épisode!

Napoléon rencontre son Waterloo
et
La guerre Anglo-américaine

On poursuivra l'organisation du territoire
Les premiers chemins
Les premières routes
Un canal
Les ponts

Et l'éducation dans la région avec la création du séminaire de Sainte Thérèse

LA GUERRE ANGLO-AMÉRICAINNE DE 1812-1815

Narration

Suite à la déclaration d'indépendance, une méfiance mutuelle perdure entre la Grande-Bretagne et les États-Unis.

La confrontation se présenta en 1812, lorsque Napoléon imposa un blocus censé anéantir le commerce maritime. L'Angleterre répliqua par un blocus continental.

Naturellement les États-Unis prirent le parti de l'empire français en livrant bataille en Amérique du Nord afin de prendre possession du Canada.

La guerre dura trois ans, les deux parties y enregistrèrent de lourdes pertes.



En 1813, les Américains s'étaient emparés de la ville de York (actuellement Toronto) et marchèrent sur Montréal.

En 1814, l'armée britannique occupa Washington et incendia la ville et la Maison Blanche. Toutefois, les Américains réussissent à stopper l'avance des canadiens à Baltimore et les Américains résistèrent victorieusement au débarquement des forces

canadiennes à la Nouvelle-Orléans.

Brièvement le traité de Gand fut signé le 24 décembre 1814, ce qui mit fin au conflit en restaurant les conditions d'avant-guerre et les territoires conquis furent restitués.

Au moment de reconstruire la maison du président américain, on peint la façade en blanc afin de cacher les marques de l'incendie. Devant cette nouvelle apparence, on lui attribuera très vite le nom de Maison-Blanche...

Semble-t-il que c'est après cette guerre que les habitants de la colonie commencèrent à se considérer comme Canadiens.

Pour les Canadiens français, la question fut de choisir entre une appartenance à l'empire britannique ou une annexion aux États-Unis.

1815

Napoléon abdique

Le Royaume-Uni devient la première puissance mondiale



L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

LES PREMIERS CHEMINS

Titrage

La construction de routes, une nécessité au développement de la région !

CLAUDE MARTEL



« Il faut savoir qu'au début, il y a pas de chemins, chaque habitacle se fait concéder d'à peu près trois arpents de large, va s'établir sur le bord de la rivière et va se faire un petit sentier qui relie à son voisin et ainsi de suite. C'est comme ça qu'arrivent les premiers chemins!

*Vers les années 1730. Le **grand voyer**, qui est l'équivalent du ministre des Transports aujourd'hui, va commencer à obliger les*

habitants à tracer un véritable chemin et à l'entretenir.

Narration

Les chemins étaient un travail communautaire obligatoire et ce système routier était entièrement à la charge des habitants, sous la responsabilité d'un capitaine de milice seigneuriale ou paroissiale, depuis sa construction jusqu'à son entretien.

Chaque censitaire veillait à l'entretien devant sa terre. C'est sans doute pourquoi l'établissement d'un chemin traversant la Nouvelle-France dans presque toute sa longueur s'est longtemps fait attendre.

Tout au long de l'histoire des Laurentides apparaîtra cette constante d'un retard continu des moyens de circuler sur la marche du peuplement et les besoins de l'économie, retard toujours indûment prolongé.

CLAUDE MARTEL

Donc, à cette époque-là, si on revient dans les années 1730 dans le cas de Terrebonne, Lanouillier de Boisclair va venir tracer le chemin de la côte Terrebonne en mettant vraiment des piquets comme le ferait un arpenteur aujourd'hui.

Et c'est comme ça qu'on va déterminer le premier chemin du roi.

*Parce que tous les chemins, on les appelait les **chemins du roi**, pas seulement la route panoramique le long du fleuve Saint-Laurent, alors ça voulait dire que le gouvernement avait balisé, reconnu ce chemin-là.*

Alors forcément, on va donc prioriser d'abord les régions très développées, c'est à dire coloniser le long de la rivière des Mille-Îles, par exemple, la Grande Côte qui va suivre plus ou moins de près la rivière selon que la zone soit inondable ou pas, faut pas oublier ce détail-là.

On savait déjà à l'époque que s'il y avait une zone inondable, on n'était pas prêt à faire un chemin là.



Maintenant, les chemins vont suivre, les rivières essentiellement là, prenez une carte des rivières de chaque côté, du côté nord, du côté sud, vous allez en voir un réseau de chemins qui vont ouvrir et un moment donné, quand on va commencer à coloniser l'arrière-pays.

Et là, on est déjà rendus dans les années 1800. On va commencer à faire des montées de rang.

Souvent s'il y avait par exemple une église en quelque part, forcément, il y avait une montée. Vous allez voir le nom parfois de montée du domaine, la montée du domaine, c'est qu'on longeait le domaine de Seigneur, qui était souvent dans l'axe de la terre de l'église.

*C'est comme ça que le réseau géographique de route va se constituer, au gré un peu du relief, mais essentiellement, c'est ces grandes lignes qui, à l'aide d'une terre à l'autre, d'un rang à l'autre, et c'est comme ça qu'on voit monter la **grande ligne**.*

Parce que celle-là est plus intéressante!

Il faut attendre 1805 pour que, de Sainte-Thérèse, on monte vers l'arrière-pays, le pays fin pour se rendre à Saint Jérôme.

L'autoroute 15 n'existait pas à l'époque, évidemment, cela va arriver dans les années 60. Donc, on va faire une première route Nord-Sud à travers bois et on va l'appeler, la grande ligne seigneuriale de la seigneurie de Blainville, en remontant graduellement.

Et ainsi de suite, dans chaque seigneurie, on voit développer des systèmes similaires, du côté de Terrebonne, c'était le chemin d'Effingham, qu'on appelle

le chemin Gascon aujourd'hui, où la route 37, qui d'ailleurs va servir de route de colonisation jusqu'aux cantons Kilkenny et pour monter dans le Nord, avant même de penser de développer l'axe du Curé-Labelle, on va davantage commencer par l'axe de Terrebonne en montant vers le Nord, pour se rendre compte que du coin du lac Achigan, c' était très accidenté et qu'il valait mieux faire une ligne vers la rivière du Nord, où la vallée était plus accueillante, notamment au plan de l'agriculture.



LES PREMIÈRES ROUTES

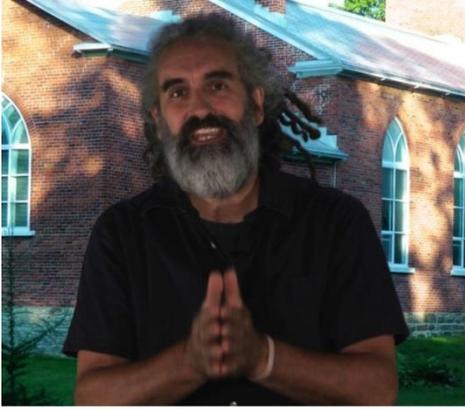
Narration

Aller des Laurentides à Montréal ou en revenir, c'était plus qu'un simple déplacement à l'époque. C'était, pour ne pas dire, partir à l'aventure. (Serge Laurin)

Vers le nord, la Grande Ligne offrira à compter de 1805 un service de diligence entre la Mille Îles, en face de Sainte-Rose, Sainte-Thérèse puis Saint-Janvier et éventuellement Saint-Jérôme.

Une autre route longeant la rivière du Chêne jusqu'à une bifurcation vers l'ouest, en direction de Saint-Hermas, liait Lachute à Saint-Eustache; de là elle suivait, vers l'est, les rives de la Mille Îles, rejoignant le chemin de front mentionné plus haut, pour s'aboucher en fin de course à la Grande Ligne. Tels étaient, à leur origine, les tracés de la célèbre route 11, aujourd'hui la 117.

ROBERT SIMARD



« Écoutez, au niveau des transports quand on a voulu monter vers le nord, on a pris évidemment les premiers sentiers amérindiens, parce que sur le territoire d'Argenteuil, les Amérindiens, gravitaient. On avait plein d'endroits où l'on a découvert par les fouilles archéologiques, on savait que les Amérindiens avaient occupé tel ou tel endroit à tel endroit. Alors on a pris ces sentiers-là.

Ces sentiers-là sont devenus le chemin qui mène vers le coteau des Hêtres. Ensuite, de ça le petit coteau, le grand coteau et l'autre petit coteau qui ramène à Lachute, et puis quand tu rentres à Lachute, c'est par l'avenue Béthanie que tu rentrais en premier.

De là Béthanie, on avait construit au bout, tout près de la rivière, un peu sur le promontoire, un bureau de poste et ensuite de ça, on a construit des ponts pour traverser la rivière, nous amener de l'autre côté vers les cantons de Gore, les cantons de Louisa, et ensuite ça allait vers Brownsburg, Chattam et tout ça.

La première personne qui a rallié le chemin qu'on connaît aujourd'hui sous le nom de la côte Saint-Louis, là où la 148, et bien c'est un fermier qui avait perdu sa vache! C'est drôle, il a tellement cherché sa vache loin, plus loin. C'est alors qu'il s'est rendu compte "Ben voyons donc, il y a un chemin qui est là"

Et ce chemin-là menait vers, bien évidemment St-Eustache. Et c'est comme ça qu'on a été capable de rallier le chemin de la 158 avec la Côte Saint-Louis, parce qu'avant ça, on pensait qu'il y avait des lieux et des lieux. Qu'est-ce que voulez-vous? Les gens à ce moment-là, ils n'avaient pas une observation du territoire d'en haut. Ils regardaient le territoire à la hauteur d'un homme, à travers les arbres et tout ça. Alors que ce n'était pas la même vision qu'on a aujourd'hui, une autre avec nos, Google Maps et toutes ces choses-là, vous comprenez? »

Narration

Une première route pour diligence liant Grenville à Saint-Eustache et Montréal sera inaugurée au cours des années 1810. À la même époque, Saint-André qui est placé sur cette route Grenville-Montréal, via Saint-Eustache, est aussi lié par la route au nord au village de Lachute, lui-même en communication avec le village de Saint-Benoît.

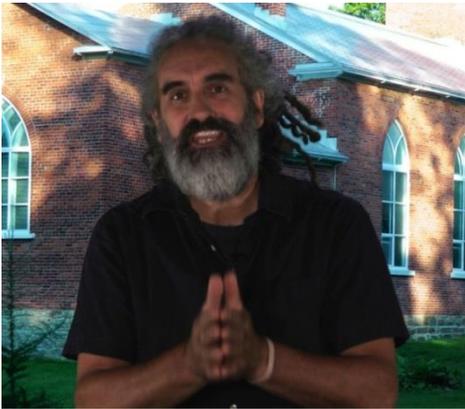
LA CANALISATION

Narration

Le développement fulgurant de l'industrie forestière et la montée en importance du gros village de Bytown (Ottawa) rendaient impérieuse une liaison plus rapide et plus efficace entre l'Outaouais et Montréal. C'est en 1819, autant pour des motifs économiques que militaires, suite à la guerre de 1812, que se mettaient en branle des travaux de canalisation,

À cette époque, on considérait le Saint-Laurent vulnérable et il pouvait devenir la cible d'attaquants venus des États-Unis. Les canaux sur la rivière des Outaouais allaient offrir une voie navigable en direction de Kingston, alternative à celle du fleuve.

ROBERT SIMARD



Vous savez le Long Sault a toujours été un empêchement à la navigation on a fait des travaux monumentaux autour du Long Sault pour être capable de le canaliser.

Donc une période d'atteindre 1819 à 1834, 600 hommes de la Royal Staff corp, était là assigné à construire ce système de canalisation là sur l'Outaouais.

Là, il faut que tu penses qu'au premier coup de pelle dans le coin de Grenville, ces gens-là le pensaient qu'ils allaient bon creuser un terreau qui était super facile à creuser. Premier coup de pelle, ils frappent de la roche.

Découragé, les gars, parce que dans ce temps-là, ils n'avaient pas des pépines et tous les instruments qu'on a aujourd'hui pour faire des travaux d'envergure. Non, ils avaient tout simplement de l'huile de bras, des pelles, pis de la poudre noire, de la poudre d'explosive.

Alors tu peux imaginer qu'en ce moment-là, qu'avec les gros vilebrequins avec des pieux, ils faisaient des trous dans la roche, bourraient çà de poudre noire,

faisaient de petits chemins, un petit peu comme dans le coyote et le Road Runner, pis ils se



cachaient et ils allumaient le petit chemin de poudre et puis pouf, ça explosait la roche, ça revolait de partout, des fois il y en a qui recevait une roche sur la tête et on a enlevait la roche et on recommençait.

Le canal de Grenville ça été creusé dans de la roche, le canal de chute à Blondeau, là, même chose. Ça a été quinze années de travaux pharaoniques. Je dis pharaonique parce qu'on considère la quantité de pierres qui était un enlevée pour faire le système de canalisation, est équivalent à un sixième de la pyramide de Khéops, l'immense pyramide qui a pris cent ans à construire en Égypte. Vous imaginez pendant ces 15 années, c'est carrément les plus gros travaux de voirie publique qui ont été faits dans le régime britannique sur la rivière des Outaouais.

LE CANAL

C'était 20 kilomètres de canaux, OK, le premier canal à Carillon il y avait deux écluses. Donc on sautait la chute de Carillon, qui mesurait en moyenne 10 à 12 pieds, tout dépendant des crues, mais ça c'était une chute qui n'était pas navigable. On devait porter pour le contourner.



Avec deux premières écluses là, on arrivait à la Chute à Blondeau, qui est à peu près à la hauteur d'un homme dit 5 à 6 pieds, tout dépendant de la grandeur et dans ce canal-là, il y avait une écluse. Donc on doit déjà franchir trois écluses pour se rendre à la Chute à Blondeau.

Le canal de Grenville commençait en bas à Greeces Point ce qui était Stonefield, qu'on appelait, c'est un petit hameau, le bord de la rivière des Outaouais.

Quand on regarde la hauteur de la rivière actuelle des Outaouais. On est 60 pieds plus bas, 60 pieds plus bas, là on commence et là, il y a trois écluses en partant. Il y avait sept écluses pour se rendre jusqu'à Grenville, à la hauteur de la tête du Long-Sault.

Donc passer à travers le système de canalisation, c'était passé à travers onze écluses. Imaginez le temps que ça pouvait passer à une barge transportée tirée par des chevaux à cette époque, lors de l'ouverture pour franchir l'ensemble du système de canalisation à peu près une journée. »

LES PONTS

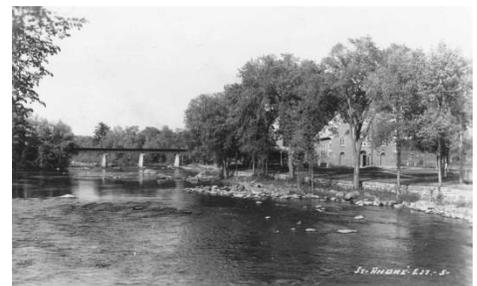
Narration



On se servait du service des passeurs attitrés pour traverser la rivière des Milles Iles jusqu'à la construction d'un premier pont payant reliant Ste-Rose à l'ouest.

SAINT-ANDRÉ D'ARGENTEUIL

1807, un premier pont enjambe la Nord à Saint-André tandis que Lachute est déjà liée à Saint-Eustache par un chemin à charrette.



TERREBONNE

Permission du gouvernement bas-canadien, en 1817, de construire un premier pont entre cette seigneurie et l'île Jésus. Il fut construit en 1834 (en bois).

SAINTE-THÉRÈSE



Pendant des décennies, voyageurs et bagages sont transportés par le service des passeurs attitrés pour traverser en barque de l'île Jésus jusqu'à la rive nord de la Mille Îles. Il faudra attendre jusqu'en 1832 pour qu'un pont à péage ne joigne, à l'ouest. Après avoir été endommagé par les Patriotes, le premier pont, Porteous, est remis en

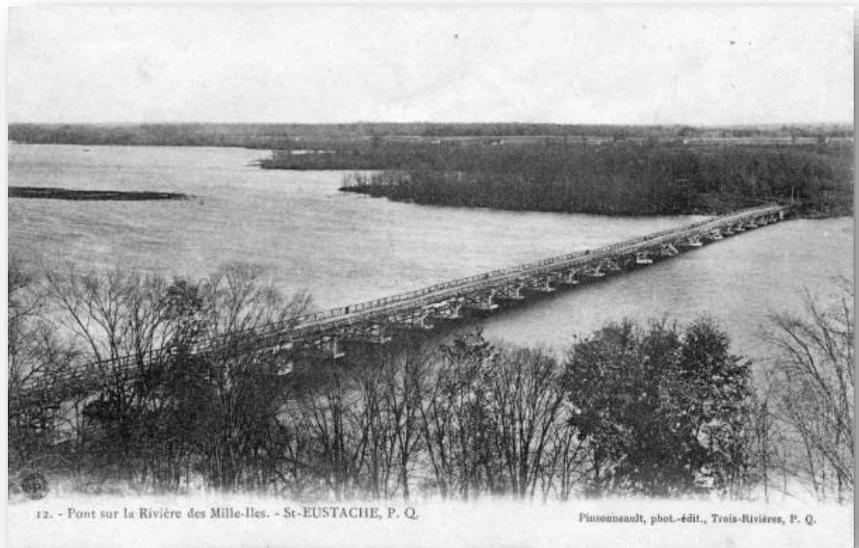
état et finalement démolé en 1852. Ce pont à péage a été construit et géré par James Porteous, un marchand de Sainte-Thérèse.

SAINT-EUSTACHE

Le Seigneur Dumont obtint la permission de construire un pont à péage à Saint-Eustache, en 1827. Le pont de Dumont partiellement détruit fut reconstruit qu'en août 1831 s'écroula le 2 septembre,

Les habitants de Saint-Eustache traduisent alors leur seigneur devant la justice à l'automne 1831 pour avoir construit « un pont impraticable et extrêmement dangereux

Il fut reconstruit en 1849 par la famille Bellefeuille et le gouvernement du Québec en fit l'acquisition en 1940.



12. - Pont sur la Rivière des Mille-Îles. - St-EUSTACHE, P. Q.

Piersonnauld, phot.-édit., Trois-Rivières, P. Q.

ÉDUCATION

GILBERT DESMARRAIS

Camille

« Est qu'avant les enfants allaient à l'école ? »

Gilbert

« Avant la conquête, il y avait déjà des écoles, mais seulement dans les villes comme Montréal, Québec, Trois-Rivières, dans les Laurentides c'était très peu développée.

Malheureusement, alors les enfants n'avaient pas accès à une éducation. C'est plus tard que les écoles de rangs sont arrivées. »



Zacharie

« C'est quoi, les écoles de rangs ? »

CLAUDE MARTEL



« Les débuts de l'éducation sont véritablement très, très, très lents.

En fait, les curés se donnaient le mandat d'enseigner au presbytère. Oui, l'histoire sainte, mais aussi les rudiments du calcul, la base du français.

Selon les charges des curés, c'était mieux ou pas du tout. Alors on comprendra qu'on ne bâti pas une nation instruite avec ce monde-là.

Dans certains cas, quelques instituteurs privés ouvraient une école. Quelques itinérants enseignaient, mais on va sans s'entendre qu'avant 1820, on ne peut pas parler d'éducation dans les Laurentides.

Il se passe quelque chose dans les années 1820, c'est que ça fait déjà vingt ans que le gouvernement a mis en place les écoles de l'institution royale financées par l'État.

Pourquoi y en avait très peu ici? C'est simple, il y en avait, mais chez les anglophones, parce que les curés catholiques avaient peur que ces écoles-là qui n'étaient pas des écoles catholiques, deviennent des lieux où on éventuellement ferait en sorte que nos bons petits catholiques soient tentés vers le protestantisme.



Alors, pour des questions religieuses, il faudra attendre à la loi sur les fabriques en 1824, qui va permettre aux paroisses catholiques de prendre de l'argent de leurs coffres pour bâtir des écoles et entretenir des écoles.

Mais on est dans un milieu encore de colonisation pour une grande partie de la région en 1824, donc, ce n'est pas la priorité de bâtir des écoles.

C'est sûr que du côté de Terrebonne, par exemple, pour vous donner une idée, c'est en 1826 que les sœurs de la congrégation de Notre-Dame vont ouvrir le premier couvent.

On va avoir dans les principaux villages plus rapidement Sainte-Thérèse notamment, Saint-Eustache déjà des premières institutions d'enseignement. Déjà quelques communautés religieuses commencent.

SÉMINAIRE DE SAINTE-THÉRÈSE

Narration

Le curé Charles-Joseph Ducharme fonda le Séminaire de Sainte-Thérèse en 1825 pour protester contre l'Institution Royale, régime instauré par la métropole anglaise pour encadrer la vie scolaire dans la colonie. Le presbytère devenu trop petit, le Collège Jaune abrita les élèves dès 1830. L'espace du Collège Jaune devint rapidement insuffisant, Ducharme réclame une école pour les filles qui sera finalement bénie le 9 mars 1847 avec les Dames de la Congrégation Notre-Dame à l'emplacement actuel de l'hôtel de ville de Sainte-Thérèse.



En 1841, Mgr Ignace Bourget, voulant reconnaître solennellement le mérite de l'abbé Ducharme et lui témoigner comment il appréciait ses travaux, érigea canoniquement l'établissement en Séminaire diocésain de Montréal.

CLAUDE MARTEL



C'est véritablement à partir des années 1830, avec la réforme de la loi en 1829, que le gouvernement va donner de l'argent et qu'on va commencer à mettre en place des syndicats scolaires, qui va donner lieu en 1845 à une grande réforme de l'éducation qui va créer ce qu'on connaît maintenant, les commissions scolaires.

Donc dans les années 1830, on voit quelques écoles privées, mais lorsqu'on vous lit la correspondance des curés, ils sont souvent fermés et c'est les curés qui font des discours en chaire pour obliger les parents d'envoyer les enfants à l'école.

C'est véritablement à partir des naissances des commissions scolaires que l'éducation prend véritablement sa place comme la plupart de vous avez connu, et ça se voit ici par la suite avec l'application d'une taxe scolaire, là, on avait assez d'argent pour entretenir des écoles et payer des salaires d'instituteurs.

Un coût que les commissions scolaires vont être créé, qu'on va bâtir un premier couvent ou école plus importante près de l'église. On va commencer à s'intéresser aux rangs.

Donc dans les années 1840-50 surtout, les rangs plus éloignés du village, où on ne pouvait pas venir à pied, on va faire des arrondissements scolaires, c'est le nom qu'on va donner, alors généralement à chaque rang. Il y avait son école de rang, Et puis, c'est une petite maisonnette où on a engagé une enseignante, au départ, souvent de jeunes filles qui avant de se marier, prenaient la charge d'institutrice. Et c'était comme ça qu'on pouvait couvrir l'ensemble d'une paroisse par sept-huit écoles à ce moment-là. »

Table des matières

(1760-1830)	1
ÉPISODE 10	2
L'organisation du territoire	2
Jean Lambert	2
LA GUERRE anglo-américaine DE 1812-1815	3
1815	4
L'ORGANISATION DU TERRITOIRE	5
Les premiers chemins	5
Claude Martel	5
Claude Martel	6
Les premières routes	7
Robert Simard.....	8
La canalisation	9
Robert Simard.....	9
Le canal	10
Les ponts	11
Saint-André d'Argenteuil	11
Terrebonne.....	11
Sainte-Thérèse.....	12
Saint-Eustache	12
Éducation	13
Gilbert Desmarrais.....	13
Claude Martel	13
Séminaire de Sainte-Thérèse	14
Claude Martel	15