

PAR MONTS ET RIVIÈRE

Mai 2012, volume 15, no 5



REVUE DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET DE GÉNÉALOGIE DES QUATRE LIEUX
SAINT-CÉSAIRE, ANGE-GARDIEN, SAINT-PAUL-D'ABBOTSFORD, ROUGEMONT

Sommaire

- 4** Au temps des trains et des
«petits chars» électriques à
Rougemont
Par : Gilles Bachand
- 8** La route 112 a déjà été une
route en PPP (Partenariat
Public Privé) les
conséquences?
Par : Gilles Bachand
- 13** L'arbre généalogique de Jean
Guyon et Mathurine Robin
Boulé à Ghislaine Dion et
Réjean Laliberté
Par : Ghislaine Dion

Chroniques

Coordonnées de la Société	2
Mot du président	3
Heures d'ouverture pour la période estivale	7
Prochaine rencontre	15
Nouveaux membres	17
Activités de la SHGQL	17
Nouveautés à la bibliothèque	17
Nouvelles publications	18
Nos activités en image	18
Nos commanditaires	19



Au temps des barrières à péage sur la route 112



La Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux a été fondée en 1980. C'est un organisme à but non lucratif, qui a pour mandat de faire connaître et valoriser par des écrits et des conférences, l'histoire et le patrimoine des municipalités suivantes : Saint-Césaire, Saint-Paul-d'Abbotsford, l'Ange-Gardien et Rougemont. Elle conserve des archives historiques et favorise aussi l'entraide mutuelle des membres et la recherche généalogique.

32 ans de présence dans les Quatre Lieux

La Société est membre de :

[La Fédération des sociétés d'histoire du Québec](#)

[La Fédération québécoise des sociétés de généalogie](#)

COORDONNÉES DE LA SOCIÉTÉ

Adresse postale : 1291, rang Double Rougemont (Québec) J0L 1M0 Tél. 450-469-2409	Adresse du local : Édifice de la Caisse Populaire 1, rue Codaire Saint-Paul-d'Abbotsford Tél. 450-948-0778	Site Internet : www.quatreliex.qc.ca Courriels : lucettelevesque@sympatico.ca shgql@videoton.ca
---	---	--

Cotisation pour devenir membre : La cotisation couvre la période de janvier à décembre de chaque année. 30,00\$ membre régulier. 40,00\$ pour le couple.	Horaire du local : Mercredi : 13 h à 16 h 30 Samedi : 9 h à 12 h (3 ^{ième} samedi du mois) Semaine : sur rendez-vous. Période estivale : sur rendez-vous.
--	---

La revue *Par Monts et Rivière*, est publiée neuf fois par année.

La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Toute correspondance concernant cette revue doit être adressée au rédacteur en chef :

Gilles Bachand tél. : 450-379-5016.

La direction laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs textes. Toute reproduction, même partielle des articles et des photos parues dans *Par Monts et Rivière* est interdite sans l'autorisation de l'auteur et du directeur de la revue. Les numéros déjà publiés sont en vente au prix de 2,00\$ chacun.

Dépôt légal : 2012

Bibliothèque et archives nationales du Québec ISSN : 1495-7582

Bibliothèque et archives nationales du Canada

Tirage : 200 exemplaires par mois

© Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux

Un peuple sans histoire est un peuple sans avenir



Bonjour vous tous.

Nous vous présentons ce mois-ci des articles touchant les moyens de transport dans les Quatre Lieux. Ghislaine Dion vous fait aussi découvrir son arbre généalogique ainsi que son travail de recherches concernant sa famille.

Nous vous invitons à participer en grand nombre à nos trois activités de la période estivale. Dans un premier temps nous vous attendons au monument des Patriotes au parc Neveu à Saint-Césaire, le 21 mai. Apportez votre chaise, nous en profiterons pour échanger sur cette période très intéressante de notre histoire. Puis le vendredi 25 mai, on se retrouve à Rougemont pour célébrer le 125^e anniversaire de fondation de cette municipalité. Cet événement est souligné vraiment de façon originale. En effet, c'est par un spectacle «son et lumière» projeté sur la façade de l'église catholique que l'on découvre l'histoire de Rougemont en images avec de la belle musique. Ces photographies sont tirées des archives de notre Société. Voir s.v.p. la publicité à cet effet dans cette revue.

Suivra le 26 août notre «brunch» annuel». Comme par les années passées, c'est au Chalet de l'érable, rang Saint-Charles à Saint-Paul-d'Abbotsford que l'on se rencontre pour cette agape annuelle. Venez fraterniser et échanger avec les membres de la direction de la Société. Les billets au coût de 20.00\$ sont comme à l'habitude en vente auprès des membres du CA. Nous en profiterons pour faire le lancement d'un livre édité par votre Société : *L'histoire de l'École de laiterie de Saint-Hyacinthe 1892-1985*. Livre de format 8 pouces par 10 pouces avec couvercle rigide et papier glacé et comportant plus de 350 photos. Si vous vous intéressez à l'histoire du développement de l'industrie laitière au Québec, c'est un incontournable. Nous reviendrons en septembre sur ce livre.

Certains membres du conseil d'administration ne seront pas inactifs durant la période estivale. En effet nous entreprenons conjointement avec la municipalité d'Ange-Gardien, la première phase d'un projet de 2 ans qui s'intitule : *Archives vivantes d'Ange-Gardien*. Ce projet consiste à interviewer des personnes pour qu'elles nous racontent leur vécu, leur expérience de vie à Ange-Gardien, pour ensuite rendre disponibles ces témoignages sur un DVD et sur le Web.

En mon nom et en celui de mes consœurs et confrères du conseil d'administration, nous vous souhaitons une très belle période estivale, de belles vacances, de beaux voyages et aussi de belles lectures historiques. Nous serons de retour avec la revue en septembre.

Gilles Bachand

Conseil d'administration 2012

Président et archiviste : Gilles Bachand

Vice-président : Jean-Pierre Benoit

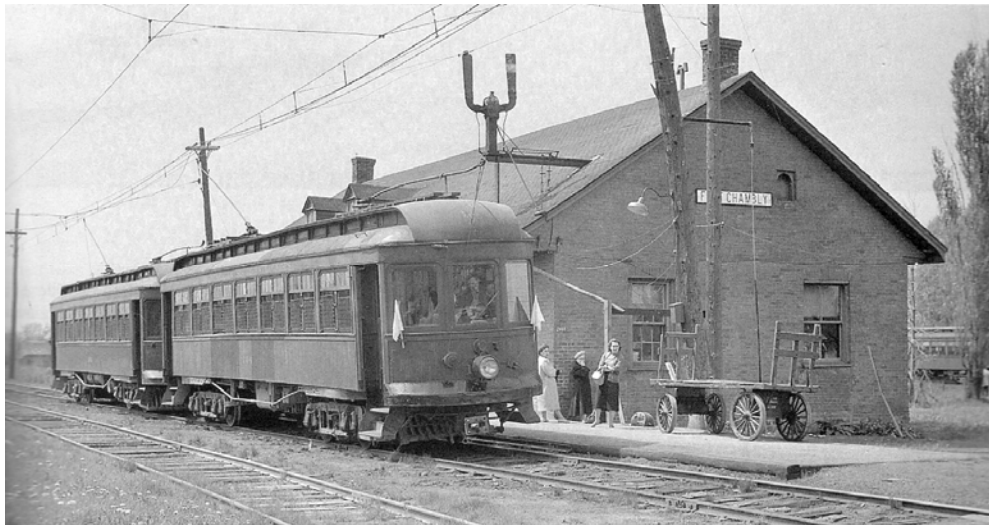
Secrétaire-trésorière : Lucette Lévesque

Administrateurs (trices) : Diane Gaucher, Lucien Riendeau, Jeanne Granger-Viens, Michel St-Louis et Madeleine Phaneuf, Cécile Choinière



Au temps des trains et des «petits chars» électriques à Rougemont

Signalons au départ que Rougemont a possédé deux lignes de chemin de fer dans son histoire. La plus vieille circule sur ce qui est aujourd'hui la piste cyclable et la seconde longe en quelque sorte le rang de la Grande Caroline. Il y a sur le territoire de Rougemont quatre arrêts et au moins trois gares de chemin de fer¹. Cependant ce qui est remarquable et unique, c'est de découvrir que le tramway électrique fait partie de la vie collective des Rougemontois et Rougemontoises du 3 mai 1914 jusqu'au 24 novembre 1951. Le service est selon les années entre quatre à six convois de tramways par jour dans les deux sens. C'est un progrès énorme de voir l'arrivée d'un chemin de fer dans une municipalité. Cependant ce qui est particulier dans le cas présent, c'est la technologie employée : soit l'électricité. C'est vraiment unique au Québec pour un milieu rural de voir ce moyen de transport utilisé pour les marchandises et les passagers sur une si longue distance. Les tramways électriques sont surtout en usage à cette époque seulement en milieu urbain. Malheureusement il ne reste de cette époque, que des photographies disponibles dans Internet, dans certains livres et dans les archives de la Société.²



Les tramways nos 104 et 102 devant la gare Fort Chambly, le 2 juin 1956
Grumley, Thomas *Montreal & Southern Counties Railway Co.* p. 15

Le 15 novembre 1882, une ligne de chemin de fer de la compagnie *Montreal Portland and Boston Railway*³ est inaugurée entre Marieville et Saint-Césaire. Cette compagnie prévoit se rendre plus tard jusqu'à Granby et même Waterloo. Le long de son parcours elle met en place des gares pour les passagers. Une première à Rougemont sera construite en 1882 non loin de l'entrée pour le rang de la Petite Caroline puis la seconde à partir de 1893 à la jonction avec l'autre ligne de chemin de fer, celle de *The United Counties Railway*.

¹ Est-ce qu'il y avait une gare à la jonction de la *Montreal & Southern Counties Railway* et de la *Quebec Montreal & Southern Railway*? Cette compagnie avait achetée la *United Counties Railway*. Voir le nom sur l'affiche des horaires dans ce texte.

² La SHGQL ne possède pas beaucoup de photos montrant des tramways devant les gares des Quatre Lieux. Si vous possédez de tels trésors, nous sommes intéressés à numériser ces photos pour nos archives.

³ Elle portait le nom de : *South Eastern Counties Junction Railway* avant cette date.



Gare de la Montreal Portland and Boston Railway à Rougemont elle sera utilisée en 1914 par la M. & S.C. R.
© Archives de la SHGQL

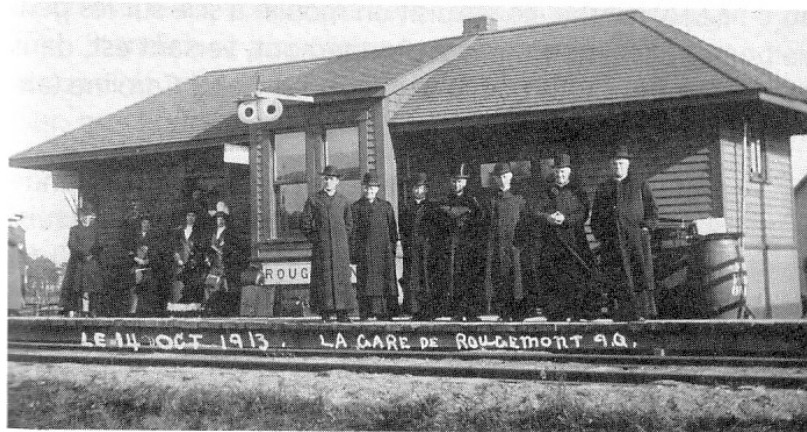
La compagnie *Montreal and Southern Counties Railway Co.* est créée à Montréal en 1897. Elle veut relier par tramway électrique Montréal à la rive sud en utilisant le pont Victoria. C'est seulement en 1905, que la *Grand Trunk Railway* accorde sa permission pour électrifier la ligne de chemin de fer traversant le pont et poursuivre à Saint-Lambert. Lentement c'est Chambly, Richelieu et Marieville qui sont reliées au réseau en 1913 et enfin le 3 mai 1914 le tronçon Marieville-Rougemont et Saint-Césaire est inauguré. L'électrification de la voie ferrée va se poursuivre pour atteindre Saint-Paul-d'Abbotsford en décembre 1915. La dernière section de cette voie est inaugurée en grandes pompes à Granby le 29 avril 1916 devant l'Hôtel de ville. Cette voie ferrée est alimentée par un fil distributeur d'une charge de 600 volts suspendu à un support fixé à un poteau de cèdre de 11 mètres. Du terminus McGill de Montréal à Granby, soit une distance de 47 milles (75 kilomètres environ) cela prend environ deux heures pour effectuer le trajet. Il faut signaler qu'il y a entre 28 et 31 arrêts selon les années, incluant des gares mais aussi des arrêts à des endroits stratégiques comme la jonction avec certaines rues, d'autres lignes de chemin de fer ainsi qu'avec des rangs, etc.). Il y a à ces endroits des plateformes en bois pour aider les passagers à descendre et monter dans le tramway ou le train et aussi bien entendu pour le chargement de la marchandise. Lorsque l'on ne dispose pas de chef de gare à certains arrêts sur la voie ferrée, les futurs passagers doivent abaisser un drapeau rouge pour arrêter le train.

STATIONS		SOUTHBOUND												FIRST CLASS			
		120	122	124	126	128	130	132	134	136	138	140	144	138	140	144	
		A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	
14	4 MONTREAL		6.18	7.58		10.00	1.58		5.18	6.18	10.58						
15	4 RIVERSIDE SIDING		6.25	8.05		10.07	2.05		5.25	6.25							
16	4 WEST END SIDING		6.27	8.07		10.09	2.07		5.27	6.27							
17	4 FRONT ST. JCT.		6.33	8.13		10.15	2.13		5.33	6.33	11.13						
18	4 QUEEN SIDING																
19	4 RANSEBURY		5.04	6.42	8.21	10.25	2.23		5.44	6.44	11.20						
20	4 GREENFIELD PARK STATION																
21	4 COTE NOIR ROAD																
22	4 M. & S.C. JCT.		5.10	6.47	8.25	10.30	2.28	5.25	5.48	6.47	11.23						
23	4 SHELTON CITY		5.13	6.50	8.27	10.33	2.31	5.40	6.50	11.28							
24	4 ST. HUBERT ROAD		5.16	6.52	8.29	10.35	2.33	5.49	6.52	11.30							
25	4 SPRINGFIELD PARK		5.17	6.53	8.30	10.36	2.34	5.50	6.53	11.31							
26	4 CASTLE GARDENS		5.19	6.54	8.31	10.37	2.35	5.51	6.54	11.33							
27	4 FREDERICK AND EAST GREENFIELD		5.21	6.56	8.32	10.39	2.37	5.53	6.56	11.35							
28	4 BRENTWOOD		5.23	6.58	8.33	10.41	2.38	5.54	6.58	11.36							
29	4 BROOKLINE		5.25	7.00	8.35	10.43	2.40	5.55	7.00	11.38							
30	4 ST. LAMBERT GARDENS		7.01	8.36	10.44	2.41	5.56	7.01	11.39								
31	4 WOODBINE		7.02	8.37	10.45	2.42	5.56	7.02	11.40								
32	4 HIGHLAND GARDENS		7.04	8.39	10.47	2.45	5.57	7.04	11.42								
33	4 MONTREAL RIVER ROAD		7.10	8.44	10.53	2.51	6.07	7.10	11.48								
34	4 DESLAURENTY PARK		7.11	8.45	10.54	2.52	6.08	7.11	11.49								
35	4 CHAMBLY BASIN		7.12	8.46	10.55	2.53	6.09	7.12	11.50								
36	4 CHAMBLY CANTON		7.17	8.50	11.00	2.58	6.13	7.16	11.55								
37	4 RICHELIEU		7.22	8.55	11.05	3.03	6.17	7.20	12.00								
38	4 CHEDON ROAD		7.38	9.18	11.08	3.08	6.44	7.48	12.06								
39	4 BISSAU BARRE		7.40	9.20	11.14	3.12	6.46	7.50	12.08								
40	4 MARIEVILLE		7.46	9.26	11.17	3.15	6.50	7.54	12.12								
41	4 ROUGEMONT JCT., M. & S.		7.50	9.30	11.21	3.19	6.54	7.58	12.16								
42	4 ST. CESAIRE		7.56	9.36	11.27	3.25	6.59	8.03	12.22								
43	4 JACKMAN ROAD		7.57	9.37	11.28	3.26	7.00	8.04	12.23								
44	4 D'ARCY CORNERS		7.58	9.38	11.29	3.27	7.01	8.05	12.24								
45	4 ABBOTSFORD		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								
46	4 MARSHALL ROAD		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								
47	4 PARESE LANE		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								
48	4 MARWOOD AND MITHUN		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								
49	4 GRANBY WEST		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								
50	4 GRANBY		7.59	9.39	11.30	3.28	7.02	8.06	12.25								

Horaires des tramways entre Montréal et Granby en 1916 voir la section Rougemont
© Archives de la SHGQL

Les Rougemontoises et les Rougemontois utilisent ces tramways électriques pour vendre leurs produits de la ferme (le lait, les pommes et les petits fruits) sur la rive sud de Montréal, à Granby et aussi dans la métropole. Ceci facilite grandement les visites de la parenté et les divertissements dans la grande ville de Montréal. Même l'hiver, ils sont confortables.⁴

Une deuxième compagnie de chemin de fer dessert Rougemont à partir de 1893. En effet, la *United Counties Railway* construit une voie ferrée entre Iberville, Sainte-Angèle, Rougemont, Saint-Damase et Saint-Hyacinthe. Ce tronçon est inauguré officiellement le 17 septembre 1893. Selon Mgr Choquette de Saint-Hyacinthe, «*Munies de billets de faveur, 250 personnes, dont 150 de Saint-Hyacinthe firent le trajet et revinrent à 6 heures. La voie ferrée est superbe et les voyageurs ne pouvaient taire leur surprise de n'être pas cahotés comme nous le sommes sur la plupart des autres chemins de fer*». Une fois terminée en 1895, cette voie ferrée permet de relier Noyan près de la frontière américaine à Sorel. Deux gares sont construites sur ce trajet à Rougemont. La première est située aux environs du 1240 Rang Double.



Des ecclésiastiques et des passagers attendant le train le 14 octobre 1913
à la gare de la *Quebec Montreal & Southern Railway*⁵ située aux environs du 1240 Rang Double
© Archives de la SHGQL

La deuxième gare sur cette ligne de chemin de fer en direction de Saint-Damase est située près de la jonction des rangs de la Grande Caroline et de la Petite Caroline. Le chemin de fer passait en arrière de la conserverie Légubec autrefois. Durant les cinq dernières années de vie de ce chemin de fer, il y a un service de trains particuliers pour les passagers et la «malle». Les gens de Saint-Damase surnomment cette locomotive et son wagon spécial «la punaise». Le 14 juillet 1929, cette ligne de chemin de fer est vendue par le propriétaire de l'époque la *Delaware & Hudson Company* au Canadien National et en 1931 celui-ci abandonne le service. Par la suite elle est démolie durant l'année 1932. Avant la fermeture, cette voie ferroviaire permet aux cultivateurs de Rougemont d'exporter les produits de leur ferme dont le lait et les barils de pommes à l'extérieur de la région et aussi une très grande quantité de foin vers les États-Unis, tout en assurant un service de passagers vers Saint-Hyacinthe, Sorel et dans l'autre sens Iberville, Saint-Jean et les «États».

Il faut ajouter que le chemin de fer est le moyen de transport par excellence pour les gens de Rougemont à cette époque, c'est la plus belle invention. On peut facilement se rendre à peu près partout en Amérique du Nord. Il sera détrôné à partir des années 1950-60 par de plus belles routes et l'automobile. C'est dommage, car c'est un moyen de transport collectif encore très populaire en Europe et en Asie.

Gilles Bachand

⁴ Communication de Jules Bessette.

⁵ À cette date, cette compagnie a acheté la *United Counties Railway*



Des gens de Rougemont devant la gare, coin de la Grande Caroline et de la Petite Caroline
© Archives de la SHGQL



Le tramway no 201 en attente du départ à Saint-Lambert, 19 juin 1955
Grumley, *Thomas Montreal & Southern Counties Railway Co.* p. 37

Heures d'ouverture du local pour le mois de mai et juin

Nous retrouvons nos heures habituelles. Tous les mercredis de 9 h 00 à 16 h 00 et le troisième samedi matin du mois (9 h 00 à 12 h 00).

Période estivale

Nous serons fermés du 4 juillet au 15 août. Pour consultation, prendre rendez vous avec Gilles Bachand : 1-450-379-5016.

La route 112 a déjà été une route en PPP (Partenariat Public Privé) les conséquences?

On voit de plus en plus aujourd'hui des routes, des autoroutes et des ponts qui sont confiés à l'entreprise privée, partant du principe que le gouvernement économise en agissant de la sorte. Ce phénomène n'est pas aussi récent que l'on est porté à la croire. En effet, au XIX^e siècle, il était normal de la part du gouvernement de confier à l'entreprise privée, la construction des routes et des ponts, moyennant bien entendu une redevance monétaire. Ceci allait continuer même au XX^e siècle, on se souvient tous, qu'il fallait payer il y a quelques dizaines d'années de cela, pour l'utilisation de certaines autoroutes et aussi pour certains ponts pour accéder à Montréal.

Nous connaissons tous aujourd'hui la route 112 qui va de Longueuil à Sherbrooke. Elle traverse trois municipalités des Quatre Lieux. (Rougemont, Saint-Césaire et Saint-Paul-d'Abbotsford). Depuis quelques années sa fréquentation est en augmentation constante. Plusieurs tronçons sont même à trois et quatre voies de circulation.

Retournons en arrière dans le temps, pour découvrir la même route, au milieu du XIX^e siècle. Il faut spécifier que son tout début comme chemin de communication remonte à la fin du premier quart du même siècle. Ce n'était alors sur une grande distance, qu'un chemin de terre marécageux en piètre condition, surtout entre Chambly et Sainte-Marie-de-Monnoir, cependant il fut utilisé par les premiers colons qui peuplèrent les alentours du mont Rougemont et aussi certaines terres de Saint-Césaire. Bien entendu c'était un chemin à péage. Les habitants devaient payer pour parcourir une certaine distance entre deux endroits différents.



Peinture de Cornelius Krieghoff milieu du XIX^e siècle,
montrant des habitants qui oublient de payer le passage à une barrière!

Le gouvernement de la province du Canada va dépenser 22,661£ (livres) pour établir un chemin convenable entre Chambly et le village de Granby en 1848. Constatant que les dépenses pour l'entretien, la gestion, les réparations, etc. sont supérieurs aux revenus, En 1849, la perte est de 191£ et en 1850 de 570£, perte qui devrait selon le gouvernement devenir de plus en plus considérable du fait que le chemin de fer du «Saint-Laurent et de l'Atlantique» pénétrerait plus avant dans les «Township's de l'Est». Le gouvernement décide alors d'abandonner tout simplement le chemin. Il vend la section Longueuil à Chambly à une compagnie qui ne veut pas du tronçon Chambly à Granby. Ce sont donc des citoyens de Saint-Césaire qui vont faire l'achat en 1851 de cette section pour une somme symbolique. La principale condition de la vente est de remettre la route en bon état après dix ans de possession, si le gouvernement voulait alors la reprendre.

Les acquéreurs sont : MM Flavien Boutillier, Ambroise Brunelle, A.J.L. Consigny, J. H. Plamondon, J. Pratte et G. Plamondon⁶ tous de Saint-Césaire. Ils avaient formé une compagnie sous le vocable de : *La compagnie du chemin planchéié et macadamisé de Chambly et Granby*.

Le chemin débute au pont appartenant à John Yule, écuyer en la paroisse de Saint-Mathias, et de là, il continue vers Sainte-Marie-de-Monnoir, Saint-Césaire, Saint-Paul-d'Abbotsford et il se termine au village de Granby soit une distance d'environ trente milles avec l'ensemble de tous les ponts, barrières, maisons et droits de péage y appartenant.

Le journal *L'Avenir*⁷ du 19 septembre 1851 va commenter en ces termes cette transaction :

«Ainsi un chemin public, qui a coûté à la province plus de 22,661£ (livres) vient d'être trafiqué pour la somme de 5£ courant, en faveur d'une compagnie de spéculateurs qu'on ne nomme pas, mais dont le principal membre est M. Boutillier de St-Césaire, si bien connu par son fanatisme ministériel. Ce chemin devra rapporter à ladite compagnie un revenu assez rond. Abomination! Brigandage! Qu'on appellera encore droit acquis! Le peuple replacera-t-il encore au pouvoir de pareils prévaricateurs?»

Le journal *La Minerve* d'obédience conservatrice et proche du gouvernement va répondre en ces termes à toutes ces accusations :



«Voyons maintenant si l'Avenir ne s'est pas encore, cette fois-ci, laissé aller à sa mauvaise habitude d'exagérer ou de dénaturer les faits. La vente de ce chemin n'est pas une faveur accordée à un ou à plusieurs de ses amis; ce chemin était un véritable fardeau pour la province...» Le journal de continuer en énumérant les dépenses, les réparations, etc. que le gouvernement a perdu en étant propriétaire du chemin.

⁶ Ce sont tous des notables de Saint-Césaire, des marchands, un notaire et un médecin. Ces personnages reviennent souvent dans l'historiographie de Saint-Césaire à cette époque.

⁷ Le journal *L'Avenir* est fondé en 1847 par «l'Enfant terrible», Jean-Baptiste-Éric Dorion. Il est un «rouge» les successeurs des patriotes. Pour connaître davantage ce mouvement, voir : Jean-Paul Bernard, *Les Rouges libéralisme nationalisme et anticléricalisme au milieu du XIX^e siècle*, Les presses de l'Université du Québec, 1971.

Il poursuit l'article en écrivant : *«Ce fut dans la crainte de voir ce chemin abandonné que plusieurs messieurs de St-Césaire, mus par le sentiment du bien public et non de spéculations comme le prétend l'Avenir, formèrent une société pour prendre sous leurs auspices et à leurs risques, une voie de communication, onéreuse à la Province, mais nécessaire à la prospérité de St-Césaire et au comté de St-Hyacinthe.»*

Cependant l'argument principal du journal est celui-ci :

«Maintenant, pour prouver que cette transaction n'a pas été faite dans des vues de spéculation, il suffit de lire la correspondance qui eut lieu, lors de la transaction entre le Dr. Boutillier, membre du comté, et R.S.M. Bouchette, écr. Commissaire des douanes. On y verra que la compagnie a consenti à ce que pendant tout le temps que durera sa possession du chemin, les habitants de St-Césaire, qui ont obtenu il y a trois ans que les barrières fussent placées à l'avantage de leur paroisse, ne puissent être affectés par aucun changement de ces barrières. Et l'on peut ajouter que sous le rapport des barrières, les habitants de St-Césaire ont acquis par cette transaction, l'assurance de jouir pendant dix ans au moins de tous les avantages qui avant la transaction pouvaient leur échapper d'un moment à l'autre par le droit qu'à les gouvernements de déplacer et replacer les barrières à volonté. S'il ne se fut pas trouvé des hommes assez patriotiques pour se charger du chemin avec cette exemption en faveur des habitants de St-Césaire, il en est d'autres, on le sait, qui les eussent rançonnés de la belle manière, s'ils fussent devenus possesseurs du chemin. Les mécontents de cette transaction sont connus et n'en imposent nullement. L'un deux, est l'un de ceux qui vivaient bien grassement au dépend du public, quand ce chemin était sous la régie du public, quand ce chemin était sous la régie du gouvernement, est un M. Carden⁸ qui recevait pour abattre les cahots seulement, la jolie somme de huit cent piastres chaque hiver, ouvrage que la compagnie fera faire dans la prochaine saison pour la somme de trois cent piastres.»



William-Henry Chaffers

Comme on le voit, nous avons ici par journaux interposés, deux versions différentes en ce qui concerne l'obtention de ce contrat par cette compagnie de Saint-Césaire. Quelques années plus tard, le chemin est déjà dans un état lamentable et même dangereux, tellement que le 15 septembre 1853, W.H. Chaffers et 236 autres signataires de Saint-Césaire font parvenir une requête au gouvernement demandant *«une visite du dit chemin soit faite par qui de droit pour, sur le rapport qui en sera fait, être ordonné ce que de justice et vos requérants ne cesseront de prier»*.

Dans cette requête, ils indiquent certaines clauses obligatoires pour la compagnie :

«Que cette cession fut faite sous la condition (entre autres) que ladite compagnie, ses successeurs ou ayants cause tiendraient ledit chemin, tous les ponts tant ceux érigés alors que ceux qui pourraient être érigés par la suite, ainsi que tous autres travaux et dépendances à elle ainsi transportés en état de réparation complète». Puis ils soulignent que la compagnie n'a pas rempli ses obligations et ils en donnent pour preuve cette description de la route et certains détails très significatifs:

«Que ladite compagnie, loin de se conformer à cette condition, aurait à quelques exceptions près laissé aller ledit chemin en décadence c'est-à-dire en y faisant aucune ou peu de réparation, de sorte que vos requérants, quoique le droit de péage soit exigé d'eux, sont presque dans l'impossibilité de passer sur ledit chemin spécialement sur cette partie d'icelui planchéié sans courir le risque soit de briser ou casser leurs voitures ou d'estropier leurs chevaux ou autres animaux et parfois même de leur vie par la destruction de leur voiture ou chute des animaux la conduisant».

«Que ce chemin serait le chemin d'église et de ville pour la plus forte partie de vos requérants.»

⁸ Ce monsieur Carden est membre de la famille Carden de Rougemont (un quartier de Saint-Césaire à l'époque)

«Que plusieurs voitures auraient été brisées et cassées et par leur destruction auraient occasionné beaucoup de dommages à leurs propriétaires comme aussi beaucoup de chevaux se seraient estropiés soit dans les trous qui se trouvent dans ledit chemin planchéié ou par les fiches posées dans les madriers du susdit chemin qui sortent hors de la surface et ne sont point repoussées dans leur position première.»

«Que nonobstant toute demande faite de payer les dommages ainsi ci-dessus causés, ladite compagnie s'y serait refusée.»

Une autre pétition cette fois-ci d'un groupe de résidents de la paroisse de Sainte-Marie-de-Monnoir ayant comme instigateur Amb. Laberge et comportant 120 autres signatures est envoyée le 18 septembre 1853 au gouvernement, eux aussi demandent y que l'on vienne constater l'état déplorable de cette route. Le département des travaux publics va dans les semaines qui suivent envoyer des inspecteurs qui ne peuvent que constater les faits.

Le secrétaire du département des travaux publics Thomas. A. Begly, fait parvenir alors une lettre le 12 novembre 1853 à la compagnie demandant de réparer immédiatement la route sous peine de voir son contrat annulé et même d'être poursuivi légalement.

Rien n'y fait, la compagnie ne passe pas aux actes. C'est une autre pétition rédigée le 21 septembre 1855 par W.U. Chaffers et au-delà de 200 personnes résidant de la paroisse de Saint-Césaire qui est envoyé au gouvernement demandant que le chemin soit réparé. Accompagnant la signature de Chaffers comme rédacteurs, il y a : T. Tessier, T.B. St-Onge, J.B. Gaboury, Caj. Ducas. Dorval, Ed. Cousins, John Carden, William Carden, V. Morin, N.P.

Ces signatures sont intéressantes, car elles nous renseignent sur ce groupe d'individus. Ils sont tous des opposants aux patriotes lors des événements de 1837-1838 à Saint-Césaire. Nous savons que le magasin de Chaffers a été dévalisé par ceux-ci.

Est-ce qu'il y a une cause à effet? Nous ne le saurons jamais... par contre une certitude demeure, le chemin n'a pas été entretenu convenablement depuis que les anciens patriotes Boutillier et autres, sont devenus propriétaires de cette route. Par contre il y a aussi le phénomène que les chemins à barrières ne sont pas si rentables. Surtout à cause des frais élevés de réparation et de perception. Beaucoup de voyageurs font tout simplement comme aujourd'hui et ils contournent les barrières par des chemins parallèles où ils passent les barrières sans payer le droit de passage!

Devant ce constat, le secrétaire des travaux publics demande en 1855 une estimation détaillée des travaux à faire pour rendre enfin cette route carrossable. L'ingénieur John T. Lippell lui remet un rapport très intéressant qui nous renseigne sur la construction des routes au milieu du XX^e siècle.

Le chemin planchéié

Pour un mille de chemin à réparer, il estime avoir besoin de 150,000 pieds de madriers de 3 pouces à 25 pouces de large. Ces madriers sont maintenus en place avec des chevilles et des clous sur un bon «lit» de terre. À cette époque de notre histoire, sur de grandes distances le chemin était tout simplement en madrier. On peut facilement imaginer l'état de ce chemin lors de l'arrivée des gelées saisonnières, le bois qui pourrit rapidement et le passage répétitif des voitures à cheval de tous les genres.⁹

⁹ Selon Pierre Lambert, auteur du livre *Les anciennes diligences du Québec*, la construction de routes planchéiées remonte aux années 1830 en Amérique du Nord. Elles ne coûtent pas cher, car le bois est toujours à proximité. Ces routes planchéiées ne coûtent que le quart d'une route de pierres. Par contre on c'est vite rendu compte qu'une route planchéiée très utilisée ne dure que cinq ans environ. En 1867, il ne reste que 90 kilomètres de routes en madrier au Québec et on abandonne bientôt cette technique de construction.

Le chemin macadamisé

C'est un chemin composé encore une fois d'un bon «lit» de terre recouvert de pierres à macadamiser.¹⁰ Ces pierres doivent être posées sur une largeur de onze pieds et sur une épaisseur d'un pied et six pouces au centre. L'ingénieur Lippell démontre qu'il faut réparer environ 18 milles de chemin et il estime le coût total pour ces réparations à 8,587£ (livres). On peut présumer que le chemin fut réparé aux frais du gouvernement, mais je ne peux l'affirmer avec certitude, car l'information me manque n'ayant pas poursuivi mes recherches à ce sujet.

Cette route entre Chambly et Granby est un tronçon de l'*Outlet Road* qui part de Montréal et se dirige vers Sherbrooke puis les États de la Nouvelle-Angleterre. En 1837, il y a une diligence postale qui parcourt le trajet Longueuil-Sherbrooke en une journée et demie, avec arrêt pour coucher à Granby et ceci trois fois par semaine au coût de seulement 5.50\$ pour le voyage. La route 112 d'aujourd'hui est comme on le voit une très vieille route au Québec.

Selon l'auteur Pierre Lambert, «Comme d'autres routes, celle de Montréal-Sherbrooke, était exécrable et les diligences y circulaient très lentement en brassant leurs passagers au point de leur donner la nausée. La distance Granby-Sherbrooke, en septembre 1845, se franchissait en 16 heures de supplices.»¹¹

Gilles Bachand

Références :

JALPC (Journaux de L'Assemblée législative de la province du Canada), cassette 1222, boîte B-19, appendice www 1855. Je tiens à remercier sincèrement M. Paul-Henri Hudon, président de la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly pour nous avoir transmis ces informations pour les archives de notre Société.

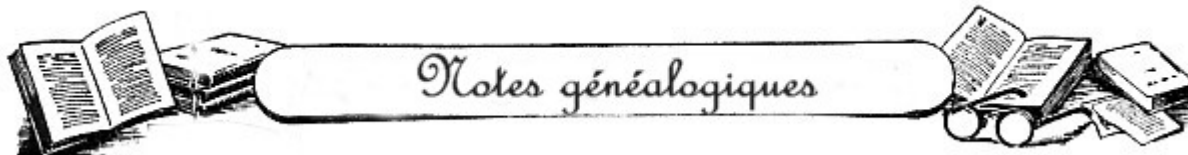
Lambert, Pierre *Les anciennes diligences du Québec le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Sillery, Septentrion, 1998, 193 p.



Ce dessin de Jefferys illustre bien les difficultés du voyage sur les routes au milieu du XIX^e siècle

¹⁰ Ce sont des petites pierres que l'on tassait avec des rouleaux très pesants tirés par des chevaux et beaucoup plus tard cette opération se fera avec des rouleaux mécanisés.

¹¹ Lambert, Pierre *Les anciennes diligences du Québec...*p.87.



L'arbre généalogique de Jean Guyon et Mathurine Robin Boulé à Ghislaine Dion et Réjean Laliberté

Voici l'arbre généalogique des Guyon, Yon et Dion en lignée directe.

12^e - Ghislaine Dion et Réjean Laliberté

11^e - Paul-André Dion et Solange Landry

10^e - Arthur Dion et Berthe Tétreault

9^e - Pierre Dion et Dinas Ducharme

8^e - Abraham ou Aubin Dion et Domithilde Barré

7^e - Aubin Guyon Yon et Josephite Rocheleau

6^e - Aubin Guyon Dion et Charlotte Robert dit Lafontaine

5^e - Antoine-Félix Guyon et Charlotte Bernier et Marie-Louise Dubé

4^e - Louis Guyon et Marie Gamache et Marie-Charlotte Guillet

3^e - Pierre-Paul Guyon et Angélique Testu Dutilly

2^e - Jean Guyon sieur du Buisson et Élisabeth Couillard

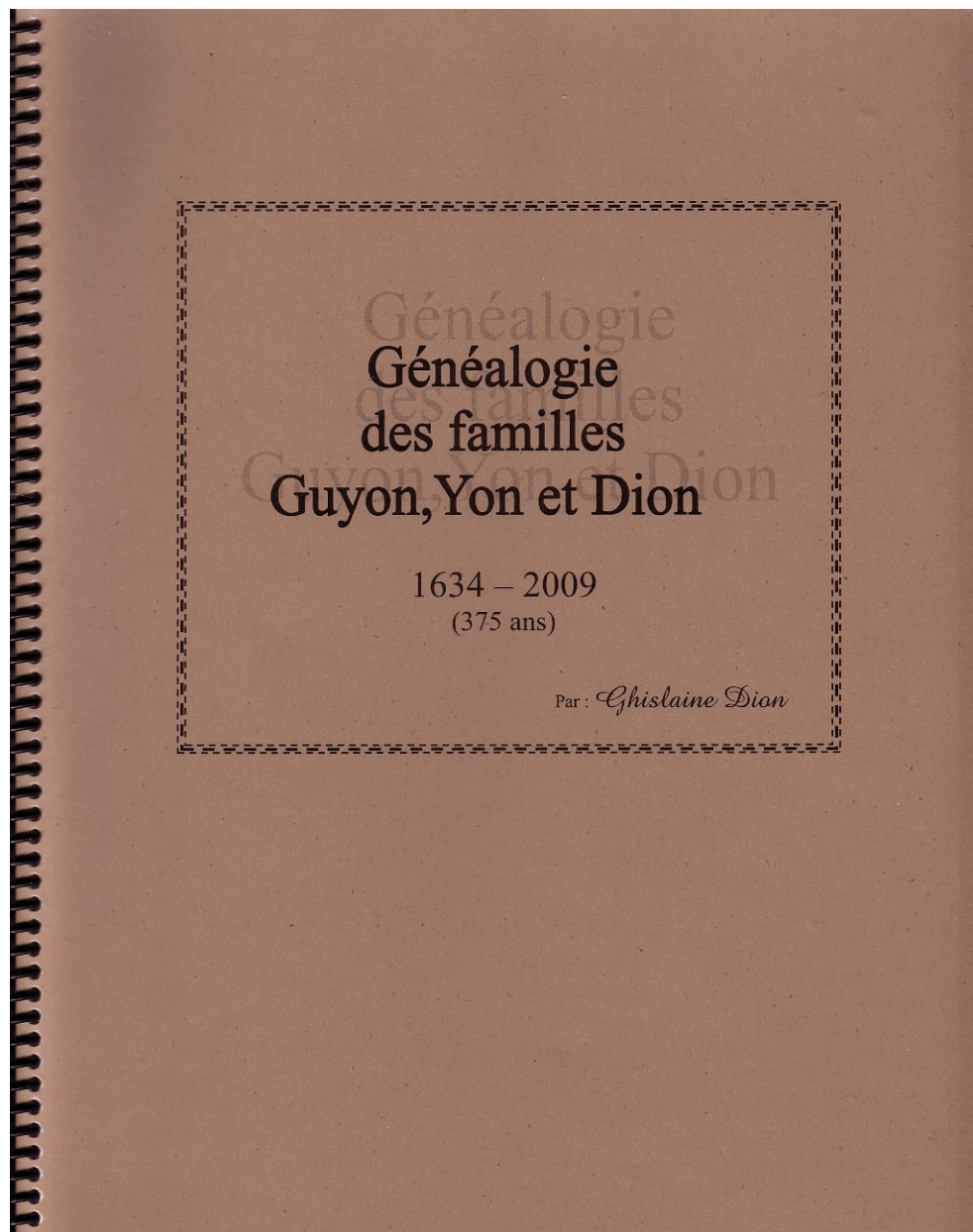
1^{ère} génération - Jean Guyon et Mathurine Robin Boulé

1634 – 2009
(375 ans)

Ghislaine Dion

Membre de la Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux

Nouvelle publication de l'une de nos membres



Nous tenons à féliciter Ghislaine Dion pour ce magnifique travail de recherche, concernant 12 générations de Guyon, Yon et Dion. Nous avons en core une fois un très bel exemple d'une recherche minutieuse dans nos archives. Les résultats sont très probants. Ce livret contient beaucoup d'informations détaillées concernant les ancêtres de l'auteur et une iconographie abondante. Bravo et merci de nous faire partager toutes ces belles découvertes généalogiques!

Gilles Bachand

PROCHAINES RENCONTRES DE LA SHGQL

---À mettre à votre agenda---

Journée nationale des Patriotes

175 ans après les rébellions

C'est un rendez-vous au monument des patriotes des Quatre Lieux à Saint-Césaire au parc Neveu, (coin Neveu et Saint-Paul)

Discours de circonstance de nos invités, animation, etc.

Le président de la SHGQL, Gilles Bachand, vous entretiendra de François Papineau : entrepreneur, marchand, l'un des premiers citoyens du village de Saint-Césaire en 1822 et un grand patriote de notre région.

Le 21 mai à 13 h 30 au parc Neveu, Saint-Césaire

Amenez votre chaise!



Bienvenue au monument des Patriotes

Brunch – Brunch – Brunch – Brunch – Brunch – Brunch – Brunch



Mettre à votre agenda... notre rendez-vous annuel au Chal et de l'érable rang Saint-Charles à Saint-Paul-d'Abbotsford.

Le 26 août 2012 à 11 h 30 prix du billet : 20.00\$

Lancement du livre : *Histoire de l'École de laiterie de Saint-Hyacinthe 1892-1985*
Livre de 447 pages, illustré de plus de 350 photographies
de l'historien Gilles Bachand

Ce livre est édité par votre Société

Spectacle Son et Lumière à Rougemont le 25 mai 2012

En collaboration avec la Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux



**32 ans
1980-2012**

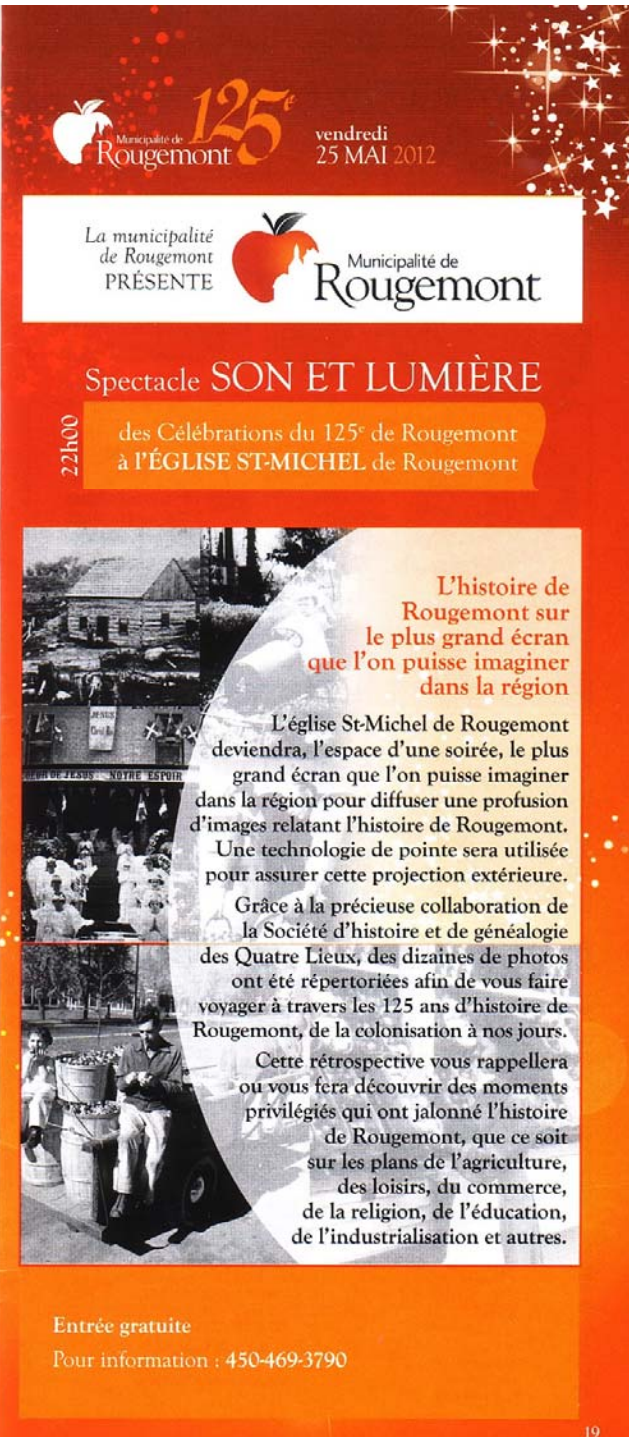
La Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux a été fondée en 1980. C'est un organisme à but non lucratif, qui a pour mandat de faire connaître et valoriser par des écrits et des conférences, l'histoire et le patrimoine des municipalités suivantes : Saint-Césaire, Saint-Paul d'Abbotsford, l'Ange-Gardien et Rougemont. Elle conserve des archives historiques et favorise aussi l'entraide mutuelle des membres et la recherche généalogique.

COORDONNÉES DE LA SOCIÉTÉ

ADRESSE POSTALE :	ADRESSE DU LOCAL :
1291, rang Double	Édifice des Loisirs
Rougemont (Québec)	35, rue Codaire
J0L 1M0	Saint-Paul d'Abbotsford
Tél. 450-469-2409	Tél. 450-379-5381

SITE INTERNET :
www.quatreliex.qc.ca
Courriels : lucettelevesque@sympatico.ca • shgquatreliex@bellnet.ca

18



125^e Municipalité de Rougemont
vendredi 25 MAI 2012

La municipalité de Rougemont PRÉSENTE

Spectacle SON ET LUMIÈRE
des Célébrations du 125^e de Rougemont
à l'ÉGLISE ST-MICHEL de Rougemont

L'histoire de Rougemont sur le plus grand écran que l'on puisse imaginer dans la région

L'église St-Michel de Rougemont deviendra, l'espace d'une soirée, le plus grand écran que l'on puisse imaginer dans la région pour diffuser une profusion d'images relatant l'histoire de Rougemont. Une technologie de pointe sera utilisée pour assurer cette projection extérieure.

Grâce à la précieuse collaboration de la Société d'histoire et de généalogie des Quatre Lieux, des dizaines de photos ont été répertoriées afin de vous faire voyager à travers les 125 ans d'histoire de Rougemont, de la colonisation à nos jours.

Cette rétrospective vous rappellera ou vous fera découvrir des moments privilégiés qui ont jalonné l'histoire de Rougemont, que ce soit sur les plans de l'agriculture, des loisirs, du commerce, de la religion, de l'éducation, de l'industrialisation et autres.

Entrée gratuite
Pour information : 450-469-3790

19

C'est à ne pas manquer!

Nouveaux membres de la Société

Nous vous souhaitons la bienvenue et beaucoup de plaisirs parmi nous

Émile Roberge, Lucette Roberge, Mikaël Le Queré, Fernand Bienvenue,

Activités de la SHGQL

16 avril 2012

Rencontre du conseil d'administration de la Société, à l'ordre du jour : La campagne de financement, le projet *Archives vivantes*, notre prochaine conférence, les publications à venir, le classement de nos archives photographiques, etc.

24 avril 2012

Une trentaine de personnes étaient présentes à Saint-Césaire lors de la conférence de Mme Cécile Choinière. Elle nous a fait découvrir ses ancêtres, mais aussi des faits historiques marquants pour chaque génération. Le tout était accompagné par un magnifique diaporama. Elle nous a encore donné la preuve que l'on peut avec de la ténacité et des recherches appropriées, publier toute la généalogie de notre famille. Bravo pour ce beau travail!



Nouveautés à la bibliothèque de la SHGQL

Toutes nos nouvelles acquisitions ou dons sont systématiquement exposés dans le présentoir de nouveautés pour une période d'environ un mois, puis placés sur les rayons de notre bibliothèque.

La recherche peut s'effectuer par l'entremise d'un logiciel informatique.

Don de Ghislaine Dion

Dion, Ghislaine *Généalogie des familles Guyon, Yon et Dion 1634-2009 (375 ans)*, Saint-Paul d'Abbotsford, 2012, 40 pages.

Don d'Yves Bienvenu et Cécile Girard

Des photographies concernant les familles Barsalou et Bienvenu d'Ange-Gardien et Saint-Césaire.

Don de Clément Brodeur

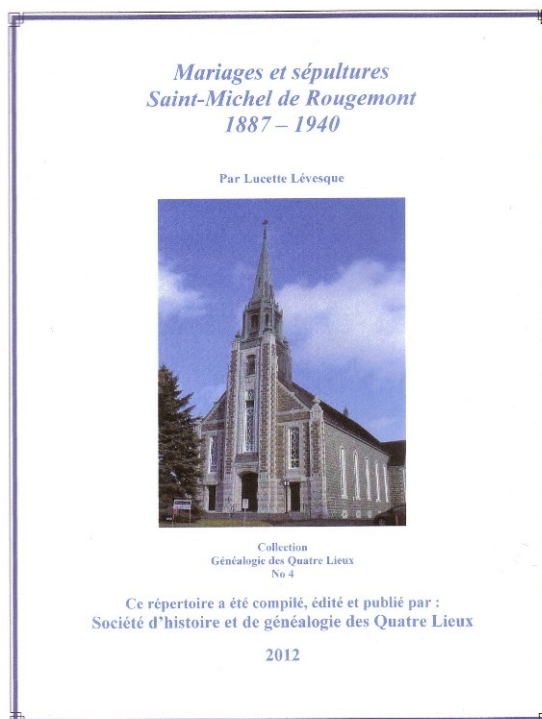
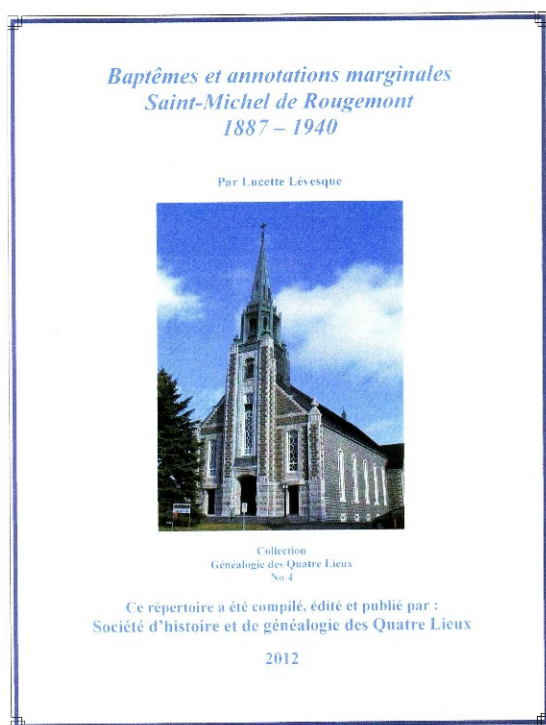
Chicoine, F. *Paroisse de St-Charles-sur-Richelieu 1749-1980, essai historique*, Montréal, F. Chicoine, 1983, 338 pages.

Filion, Mario *Circuits patrimoniaux dans la Seigneurie de Chambly à pied, à vélo, en automobile*, Chambly, Bureau de tourisme de Chambly, 1992, 50 pages.

Cousineau, Roger *Notre histoire de 1664 à l'an 2005 les descendants de Mathias et Pierre Campagna*, L'Association des familles Campagna, 295 pages.

Verrier, Claude et al *Bottin touristique et historique de la région de Drummondville*, Drummondville, Comité touristique et historique de la Chambre de Commerce du comté de Drummond, 1975, 88 pages.

-- Nouvelles publications --



Ces publications sont en vente au local de la Société et lors de nos activités ou en communiquant avec notre secrétariat par la poste ou courriel. Prix : 30.00\$ pour les deux exemplaires

lucettelevesque@sympatico.ca

Nos activités en image



Gilles Bachand remettant à Lucien Riendeau le certificat du bénévole de l'année par la SHGQL et la municipalité d'Ange-Gardien



Cécile Choinière nous entretient de la belle famille Choinière très présente dans les Quatre Lieux

Merci à nos commanditaires

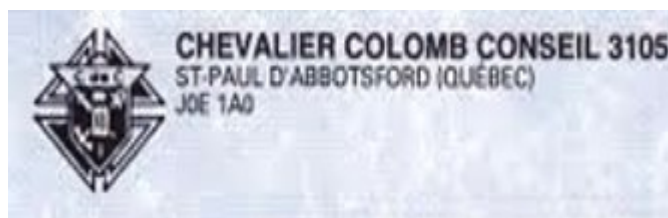
Il y a de la place ici pour votre carte professionnelle
Merci de nous encourager



Caisse Desjardins de Granby-Haute-Yamaska
Caisse Desjardins de Marieville-Rougemont
Caisse Desjardins de Saint-Césaire



Coopérer pour créer l'avenir



Culture,
Communications et
Condition féminine

Québec

Ministre Christine St-Pierre



Tourisme
Québec

Nicole Ménard

Ministre du Tourisme et ministre
responsable de la région de la Montérégie

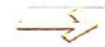


325, Grande Caroline
Rougemont (Québec)
JOL 1M0
www.lmi-caf.com • constant@lmi-caf.com

Montréal : (514) 878-967
Rougemont : (450) 469-493
Fax : (450) 469-478

A. Lassonde Inc.

170, 5th Avenue, Rougemont (Québec) Canada JOL 1M0
Tel./tel.: (450) 469-4926/(514) 878-1057
Télé. /fax: (450) 469-1816
Site Internet / Web Site: www.lassonde.com



Claude Robert
Président / Chef de la direction
President / Chief Executive Officer

Tél./Tel.: 514 521-1011
Cellulaire/Cellular: 514 592-2727
Sans frais/Toll free: 800 361-8281
Télé. /Fax: 450 641-3471



20, boul. Marie-Victorin Blvd
Boucherville (Québec) Canada J4B 1V5
crobert@robert.ca www.robert.ca

OLYMEL S.E.C./L.P.



2200, av. Pratte, St-Hyacinthe (Québec) Canada J2S 4B6
Tél.: (450) 771-0400
Fax: (450) 773-6436
www.olymel.ca



558, rue Concorde Nord, bureau #1
Saint-Hyacinthe (Québec) J2S 4P3
tél. : 450-773-8535

Chalet de l'érable

20, Rue de la Citadelle, Saint-Paul d'Abbotsford, QC, JOE 1A0
www.chaletdelerable.com



Martine Lussier
Directrice générale
tfl@videotron.ca

76, chemin Marieville
Rougemont (Québec)
Canada JOL 1M0

Tél. : (450) 469-2523
Watt : (800) 363-1076
Fax : (450) 469-5307



Saint-Césaire



Hôtel de ville
Municipalité d'Ange-Gardien
249, rue Saint-Joseph
Ange-Gardien Qc
JOE 1E0

Tél. (450) 293-7575
Fax : (450) 293-6635



1111, avenue Saint-Paul
Saint-Césaire (Québec) JOE 1T0
Téléphone : 450 469 3108 poste 229
Télécopieur : 450 469 5275
cynthia.bosse@belnet.ca
www.ville.saint-cesaire.qc.ca



926, rue Principale Est
Saint-Paul d'Abbotsford, Qc JOE 1A0
Téléphone : (450) 379-5408
Télécopieur : (450) 379-9905
Courriel : d.rainville@videotron.ca



Municipalité
de Rougemont
61, chemin de Marieville
Rougemont (Québec) JOL 1M0
Téléphone : (450) 469-3790
Télécopie : (450) 469-0309



2430, Principale
St-Paul d'Abbotsford, Qc
JOE 1A0



François Robert inc.

526, rang Séraphine
Ange-Gardien JOE 1E0
info@excavationfrancoisrobert.co
www.excavationfrancoisrobert.co
Télécopieur: 450-293-5656
RBQ #8004-6030-10

- ✓ Résider
- ✓ Industri
- ✓ Comme
- ✓ Agricole
- ✓ Installat septique