



## LES ANCIENNES DILIGENCES

### Le transport en voiture publique au XIX<sup>e</sup> siècle

« Chacun connaît les diligences du Far West américain ou les belles voitures qui transportaient autrefois les voyageurs européens d'une capitale à l'autre, mais sait-on que le Québec aussi a connu son époque des diligences? »

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, des diligences comparables à celles qui roulaient aux États-Unis circulaient sur les routes de la province, menant leurs voyageurs d'une ville à l'autre, transportant des hommes politiques, des marchands ou de simples immigrants vers leur destination. Le voyage en diligence ne se faisait pas sans son lot d'aventures et de misères, ses vols de courrier, des hold-up, ses accidents, ses pertes de vies. »

Voici la présentation du livre **«Les anciennes diligences du Québec»**, écrit en 1998 par Pierre Lambert, chercheur indépendant. Nous reprendrons un extrait de son livre qui traite particulièrement du service de diligences sur la **ligne Montréal-Kingston, en passant par Coteau-du-Lac**.

« Pendant plusieurs décennies, les communications de Montréal vers l'amont demeurèrent fluviales même si la circulation des canots ou des bateaux était interrompue par les rapides du Coteau, des Cèdres et des Cascades. En hiver, un cavalier transportait le courrier des soldats et des marchands de Détroit, d'abord une fois par saison, puis plus tard tous les mois. Mais la colonisation du Haut-Canada, d'abord moins avancée que celle du Bas-Canada, prit bientôt de l'ampleur dans la région du Niagara où des diligences circulaient dès les années 1790 et assuraient une correspondance entre Buffalo et d'autres villes américaines.

Sauf pour une distance de 80 km, une route est ouverte en 1796 depuis Montréal jusqu'au Lac Saint-François et l'on sait qu'existe dès 1808 un service irrégulier de diligences entre Montréal et Kingston, ou plus précisément dans certains secteurs entre les deux villes. Un service de calèches fonctionne encore en 1810 entre Soulanges et Montréal.

Le véritable début des diligences entre Montréal et Kingston date du 1<sup>er</sup> janvier 1816, lorsque Barnabas Dickinson inaugure son service de diligences d'hiver. Les voitures fermées partent alors de chez Samuel Hedge, sur la rue Saint-Paul, à Montréal, et de l'Hôtel Walker, à Kingston, les lundis et jeudis et arrivent à destination le mercredi et le samedi; en été, courrier et voyageurs sont transportés en chariot. À l'hiver 1819, l'entreprise passe

aux mains du frère aîné de Barnabas, Horace Dickinson, et la diligence d'hiver part de la taverne Lyman, rue McGill, les mêmes jours. C'est une voiture fermée tirée par quatre chevaux. Le service estival commence quelques mois plus tard et les voitures circulent deux ou trois fois par semaine, selon le nombre de voyageurs. C'est à ce moment que Dickinson change le nom de son entreprise de Montreal & Kingston Mail Stage pour Upper Canada Stages. Entre les Cascades et Coteau-du-Lac, un petit entrepreneur est déjà installé et critique les mauvais services offerts par les habitants en se proposant pour transporter les voyageurs le long des rapides. En 1820, la malle-poste a un concurrent inattendu, le bateau à vapeur Ottawa, qui voyage tous les jours jusqu'aux Cascades mais qui cesse de fonctionner au bout de quelques mois. Les affaires de Dickinson vont bien et le service des diligences devient trihebdomadaire à compter de juin 1822. Au-delà de 60 chevaux tirent les nombreuses diligences du transporteur.

Les années 1820 voient l'élaboration du système steam-and-stage («Vapeurs-voitures»), où les bateaux à vapeur sont utilisés dans les secteurs du fleuve faciles à remonter tandis que les diligences sont reléguées dans les endroits de rapides infranchissables. En juin 1821, le vapeur Perseverance prend la relève de la diligence au quai de Lachine et mène les voyageurs aux Cascades. De là, on prend la diligence jusqu'à Coteau-du-Lac. Sur le Lac Saint-François, très peu profond, on utilise un bac à chevaux (remplacé par un vapeur en 1823) jusqu'à Cornwall. C'est ensuite la diligence jusqu'à Prescott et le bateau à vapeur Charlotte jusqu'à Kingston. L'«homme de diligence» qu'est Dickinson emprunte vite le virage technologique et commence à investir dans l'achat de bateaux à vapeur.

Les steam-and-stage trips sont alors à la pointe du progrès dans le domaine des transports et certains voyageurs en apprécient la diversité. D'autres, au contraire, pestent contre des bateaux à vapeur de trop faible puissance qui les contraignent à descendre pour prendre la diligence à l'endroit des rapides. Le transport en diligence le long des rapides alourdit le coût du passage et n'est accessible qu'aux voyageurs à l'aise financièrement: la diligence coûte plus de 13\$. On suggère aux immigrants peu fortunés d'embarquer plutôt sur un bateau plat ou carrément de marcher s'ils sont trop pauvres. Ceux qui sont moins fortunés empruntent un petit bateau ouvert jusqu'à Prescott. Malgré le prix élevé, les voyages vapeurs-voitures passent à quatre, puis à six par semaine



en 1825. En hiver, les malles-poste Montréal-Kingston font au moins deux voyages par semaine; en 1830-1831, elles en font cinq et parfois six, selon les années.

De Montréal à Lachine, la route d'une quinzaine de kilomètres est à péage depuis 1805 lorsque la diligence commence à y circuler. Le premier transporteur est C.M. Connolly & Co, qui, à compter de mai 1820, fait rouler son Union Stage Coach deux fois par jour jusqu'au quai de Lachine. Cette diligence deviendra vite l'Upper Canada Stage, la diligence du Haut-Canada, même si elle ne roule que 15 km jusqu'aux steamers du Lac Saint-Louis. Lors de son passage en 1833, Domett note que cette voiture robuste est tirée par quatre chevaux et transporte neuf passagers, sans compter celui installé à l'extérieur avec le conducteur. Bonnycastle, en 1841, décrit sa diligence en précisant qu'il s'agit d'un «open coach of French make». C'est sur la route de Montréal à Lachine que roulent les plus grosses diligences du Bas-Canada et que le trafic est le plus intense. On y voit des voitures tirées par six chevaux et transportant 12 passagers à l'intérieur. Deux ou trois diligences quittent Montréal chaque matin, selon le nombre de passagers en attente et, empruntant une belle route de macadam, amènent leurs passagers sur le quai de bois de Lachine où les attendent les vapeurs qui se dirigent vers le Haut-Saint-Laurent ou l'Outaouais.

L'un des derniers transporteurs est Joseph Roussel, qui, en 1836, annonce l'établissement de son service depuis les hôtels Brown et Grant au Marché-Neuf et au faubourg des Récollets (Montréal), jusqu'à son écurie de Lachine, à proximité de l'embarcadère des bateaux à vapeur. Des relais ont été aménagés le long de la route, notamment aux Tanneries (Saint-Henri), où selliers, cordonniers et autres artisans profitent du passage de la diligence et de ses passagers pour faire de bonnes affaires. L'inauguration du Montreal & Lachine Railroad en novembre 1847 met

fin à la circulation des diligences d'été mais les diligences d'hiver continuent à être utilisées jusque dans les années 1870 car ce premier train de banlieue à Montréal ne roule pas l'hiver et jamais le dimanche.

Les diligences Montréal-Lachine sont relayées par un vapeur jusqu'aux Cascades et il arrive parfois, s'il y a de la place sur le bateau, qu'on embarque simplement la diligence avec les chevaux pour s'en servir à l'arrivée. De là, des voitures mènent les passagers à Coteau-du-Lac, une distance d'environ 25 km. La route entre Les Cèdres et Coteau-du-Lac est mauvaise au point que les diligences tirées par quatre chevaux doivent parfois être remplacées par des chariots; on en fait une route de madriers à la fin des années 1830. Un bateau à très faible tirant d'eau se charge ensuite des voyageurs entre Coteau-du-Lac et Cornwall; une diligence, jusqu'en 1833, suit jusqu'à Prescott et enfin un dernier vapeur jusqu'à Kingston, York et Niagara. Au début des années 1830, le voyage Montréal-Kingston se fait en deux jours et se rendre à York prend facilement cinq à six jours.

Après le décès d'Horace Dickinson en 1832, son entreprise de steam-and-stage passe entre les mains d'Abijah Bigelow & Co. pendant quelque temps jusqu'à la formation en 1834 de la Canada Steamboat and Mail Coach Company, Bigelow en devenant l'agent montréalais. Une partie de la clientèle des immigrants, au cours de ces années 1830, est subtilisée à la nouvelle entreprise après l'ouverture du canal Rideau. L'Ottawa and Rideau Forwarding Company organise trois fois la semaine des voyages steam-and-stage très bon marché à l'intention des immigrants qui se dirigent vers Kingston et qui sont prêts à accepter le détour par l'Outaouais et le canal Rideau.

En janvier 1831, William Weller, un transporteur du Haut-Canada en pleine ascension, s'associe à Horace Dickinson (qui meurt l'année suivante du choléra). Le service des malles-poste d'hiver entre Montréal, Kingston et York passe à cinq départs par semaine. La Royal Mail Line dont William Weller détient le contrat pour la Ligne Montréal-Kingston-York-Niagara devient la plus connue des lignes de diligences des années 1830-1840, avec ses voitures tirées par quatre chevaux et peintes de couleurs vives, qui arborent le blason royal sur leurs côtés. Le voyage Montréal-York «ne prend plus» que quatre jours et demi et l'on continue de s'arrêter la nuit, contrairement aux diligences européennes qui, sur plusieurs lignes, fonctionnent jour et nuit.

L'une des raisons qui rendit la ligne Montréal-York (devenue Toronto en 1834) célèbre fut certainement la

course contre le temps qu'effectua le gouverneur général Charles Poulett Thompson (plus tard Lord Sydenham) dans des circonstances très spéciales. C'était en février 1840, et le gouverneur général était à Toronto lorsqu'il annonça qu'il devait se rendre à Montréal pour gracier un prisonnier condamné à mort mais, malheureusement, le trajet de plus de 100 heures était trop long à parcourir pour aller lui sauver la vie.

Weller l'assure que ses diligences sont capables de le transporter à Montréal à temps et, considérant l'honneur qu'il y a à conduire le gouverneur général, le propriétaire décide de diriger lui-même la diligence même s'il n'a pas fait ce travail depuis longtemps. Weller parie même £1000 qu'il atteindra Montréal dans les 36 heures. On prépare un lit dans la carriole, on note l'heure du départ et Weller s'élançait volant de relais en relais. Il arrive aux écuries de son entreprise à Montréal au bout de 35 heures et 40 minutes, sauvant le prisonnier, remportant son pari ainsi qu'une montre en or du gouverneur général. La diligence avait parcouru 600 km à une vitesse d'environ 16 km/heure... C'était là un exploit car les diligences normales s'arrêtaient pour les repas et le coucher et ne parcouraient que quelques dizaines de kilomètres par jour.

William Weller fut un des plus grands transporteurs par diligence au Canada. Né au Vermont en 1799, il avait déménagé tout jeune dans le Haut-Canada où, en 1829, il commençait à acheter, puis à établir lui-même des services de diligences dans le sud de la province. Il avait établi son quartier général à Cobourg, un petit centre entre York et Kingston, où il possédait une manufacture de diligences et des ateliers de réparation. Ses réussites en affaires (il possédait 12 contrats d'acheminement du courrier) lui avaient permis d'abaisser le tarif du voyage Montréal-Toronto de 20\$ à 16\$. Il devient l'un des personnages importants de Cobourg, fut administrateur de compagnies ferroviaires à compter des années 1850 et mourut en 1863.

Quant aux diligences d'été entre Montréal, Kingston et Toronto, elles continuent à rouler en encaissant de plus en plus la concurrence des lignes de navigation sur le Haut-Saint-Laurent. Dès 1825, l'Upper Canada Daily Line of Mail Coach and Steam Boats d'Horace Dickinson avait mis sur pied une liaison de 650 km entre Montréal et Niagara où les diligences ne possédaient plus qu'une portion congrue. Sur les 350 km qui séparaient Montréal de Kingston, les diligences étaient utilisées à deux reprises (entre Montréal et Lachine puis entre les Cascades et Coteau-du-Lac) sur seulement 65 km; en 1845, grâce à des vapeurs de plus en plus puissants et à la canalisa-



tion du Saint-Laurent à Cornwall et Beauharnois, le voyage ne prenait plus que 26 heures en remontant et 22 en descendant le fleuve.

La publicité de la compagnie de diligences indique qu'en été les voitures roulent quotidiennement jusque vers 1849. En 1850, des bateaux mènent directement les voyageurs depuis les quais de Lachine, où aboutit le nouveau chemin de fer Montréal-Lachine, jusqu'à Toronto et Hamilton. Il ne subsiste plus alors que le service de diligences d'hiver, offert tous les jours par la Royal Mail Line of Steamers and Stages to Upper Canada. En novembre 1855, le Grand Tronc inaugure sa voie ferrée Montréal-Brockville qui facilitera énormément les déplacements vers le Canada-Ouest (Haut-Canada) mais la malle-poste continue toujours à circuler une fois par jour pendant l'hiver. La Royal Mail Line s'annonce jusqu'en 1850 comme un réseau de steam-and-stage mais ce sera la dernière année. Avec la construction de meilleurs navires et de trains rapides, on n'a plus besoin de diligences et l'entreprise devient alors simplement la Royal Mail Line of Steamboats to Upper Canada. »

### Besoin d'idées cadeaux ?

Les livres de la Société d'histoire sont de bonnes idées de cadeaux pour vos proches en cette période des Fêtes : Histoire de Coteau-du-Lac (3 volumes) et Histoire des Wilson de Coteau-du-Lac.

Vous pourrez vous les procurer au Marché de Noël les 6 et 7 décembre prochains ou en nous contactant (450 763-2581).



***Nous souhaitons à toute la population de Coteau-du-Lac, particulièrement aux membres de la Société d'histoire, nos meilleurs vœux de paix et de sérénité en cette période des Fêtes! Joyeux Noël et Bonne Année 2015!***