

Le transport public en diligence au Québec

Pierre Lambert

Volume 16, numéro 1, 2010

L'odyssée des transports au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/66107ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lambert, P. (2010). Le transport public en diligence au Québec. *Histoire Québec*, 16(1), 8–12.

Le transport public en diligence au Québec

par Pierre Lambert,

ex-président de la Société d'histoire de Belœil-Mont-Saint-Hilaire (SHBMSH)

L'auteur est ancien président de la Société d'histoire de Belœil-Mont-Saint-Hilaire (SHBMSH) et fondateur des Cahiers d'histoire de cette Société. Il a publié plusieurs ouvrages sur l'histoire de la Montérégie et de la région Belœil – Mont-Saint-Hilaire.

Les premières voitures de transport public en Amérique du Nord apparurent dès le premier quart du XVIII^e siècle, mais on est toutefois unanime à considérer que c'est dans les années 1785-1790 que le transport par diligence prit un véritable essor aux États-Unis, grâce à Levi Pease qui mit en place la ligne Boston-New York. Les diligences québécoises, dès leur création, furent intégrées au réseau américain dont elles constituaient les limites septentrionales.

Les premières diligences québécoises

Au tournant du XIX^e siècle, les communications postales connaissaient une croissance remarquable avec le développement du commerce. En hiver, courrier et voyageurs étaient transportés en carriole jusqu'à Burlington mais l'été, un navire prenait la relève depuis Saint-Jean d'Iberville jusqu'aux États-Unis. Le voyage entre Montréal et New York requérait deux

déplacements en diligence postale (malle-poste) : depuis La Prairie jusqu'à Saint-Jean, et de Whitehall (à la source du lac Champlain) au bateau qui circulait sur l'Hudson.

Les plus anciennes voitures connues au Bas-Canada roulent entre La Prairie et Saint-Jean en 1792 et 1793. En 1799, John C. Ogden, un voyageur étranger, emprunte la malle-poste de Saint-Jean à Montréal, puis celle de Montréal à Québec, qui circule



Royal Mail. Malle-poste embourbée. Pendant que le conducteur fouette ses chevaux, deux passagers qui pataugent dans la boue tentent de l'assister. (Source : SHBMSH, P 04 12 28,02)

déjà une fois par semaine, et il estime que tout le voyage entre Saint-Jean et Québec est facile et rapide.

Les voitures long-courriers

Les voitures long-courriers étaient des diligences interurbaines qui effectuaient, presque toutes, au moins un arrêt nocturne dans le cadre d'un voyage qui durait deux jours ou plus. Voici quelles étaient les lignes les plus importantes.

Vers les États-Unis : la ligne Montréal-Albany

Dans le domaine du transport public, pendant longtemps les diligences américaines s'arrêtaient à Burlington et n'atteignaient donc pas la frontière canadienne. La malle-poste qui quittait La Prairie s'arrêtait à Saint-Jean où une embarcation la relayait jusqu'aux États-Unis.

Durant l'été 1807, un transporteur vermontois annonce la mise sur pied du *Boston and Montreal Mail Stage*; il s'agit en réalité d'une ligne Boston-Burlington complétée par le bateau jusqu'à Saint-Jean, puis par une diligence quotidienne jusqu'à La Prairie. Le voyageur montréalais peut ainsi se rendre à Boston en quatre jours et demi.

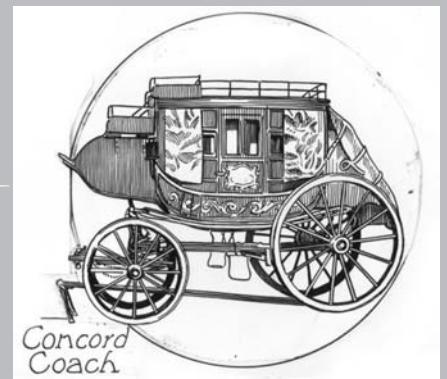
La structuration des réseaux de diligences dans les années 1830 doit compter avec l'apparition de la voie ferrée Saint-Jean – La Prairie en 1836. La locomotive du premier chemin de fer canadien « dévore » son trajet en un temps de 45 à 60 minutes, ce qui ne peut que satisfaire les voya-

geurs qui expérimentaient auparavant des trajets en diligence de quatre à sept heures sur une route médiocre.

Le long du Saint-Laurent : la ligne Québec-Montréal

L'implantation des malles-poste remonte aux années 1790-1800, vingt ans avant l'arrivée des diligences commerciales qui furent mises sur pied en janvier 1811. Les voitures tirées par quatre chevaux parcourent la distance entre Québec et Montréal deux fois par semaine. Le voyage ne prend que deux jours, mais quelles journées! Le départ se fait à quatre heures du matin et se termine le lendemain à huit heures du soir, les chevaux étant changés à chaque relais.

En 1854, l'ouverture de la voie ferrée de Lévis à Richmond où la liaison s'établit avec la ligne du Grand Tronc vers Montréal



Diligence Concord vers 1830.
(Source : SHBMSH, P04 12 02 03)

réduit l'achalandage des voyageurs interurbains. C'est la fin de la ligne de diligences.

Vers le Haut-Canada

La ligne Montréal-Kingston

Le début des diligences entre Montréal et Kingston date du 1^{er} janvier 1816, lorsque Barnabas Dickinson inaugure son service d'hiver. Pour la période estivale, l'activité commence quelque temps plus tard et les voitures



Vers 1845-1850, un train quitte la gare de Saint-Jean avec les passagers amenés par la diligence des villages environnants. (Source : SHBMSH, P04 12 31, 01)

circulent deux ou trois fois par semaine, selon le nombre de voyageurs.

La ligne Montréal-Grenville-Hull/Bytown

Sur la rive nord de l'Outaouais, si l'on s'en tient à la publicité, les premières diligences d'hiver Montréal-Hull entrent en service quelques années après la mise en place du service d'été vers St. Andrews (aujourd'hui Saint-André-Avellin) et Grenville. Une carriole relie alors Montréal à Bytown (aujourd'hui Ottawa) et à Hull en deux jours, avec un changement de voiture à Hawkesbury.

Vers les Cantons-de-l'Est et la Nouvelle-Angleterre

La ligne Québec-Stanstead-Boston

Comme les lignes de diligences qui unissent Montréal à Albany, la ligne Québec-Stanstead-Boston est mise sur pied sous l'impulsion des Américains. Depuis 1807, ces derniers exploitent déjà des voitures qui atteignent la frontière canadienne. La clientèle étant devenue suffisante pour envisager de prolonger le

réseau jusqu'à Québec, la ligne de diligences est inaugurée le 14 janvier 1811. Le voyageur part de Québec le lundi et atteint sa destination le samedi suivant. Son déplacement lui coûte près de 35 \$.

La ligne Stanstead-Montréal par la Old Magog Road

Le début de ce nouveau service d'hiver est annoncé le 8 janvier 1824. Une fois par semaine, le vendredi matin, une carriole tirée par quatre chevaux quitte Stanstead, passe sur la surface glacée du lac Memphrémagog jusqu'à Knowlton Landing, franchit la passe de Bolton et les collines appalachiennes pour atteindre l'auberge Smith, à Montréal, le lendemain soir. Pour l'été, cette route sera desservie vers 1834; les voitures tirées par deux chevaux effectueront un voyage deux fois la semaine.

La ligne Sherbrooke-Chambly-Montréal

Les premières malles-poste Sherbrooke-Montréal auraient été mises sur pied au début de février 1837. Elles ne passent pas

par l'Outlet, mais plus au nord, par Saint-Élie-d'Orford, Bonsecours et Sainte-Anne-de-la-Rochelle; elles ne rejoignent la ligne Stanstead-Outlet-Montréal qu'à Waterloo, où les deux lignes empruntent ensuite la même route, via Saint-Césaire, Chambly et Longueuil. La distance Granby-Sherbrooke, en septembre 1845, se franchissait en 16 heures, un pur supplice.

Vers le Bas-Saint-Laurent et le Nouveau-Brunswick

La ligne du Bas-du-Fleuve

La première diligence du Bas-du-Fleuve est la malle-poste Québec-Rimouski organisée à la fin de 1831 par le « député » maître des postes Stayner. À compter de 1853, la desserte des principaux villages du Bas-du-Fleuve par le bateau de la Quebec and Trois Pistoles Steam Navigation Company, puis l'arrivée de la voie ferrée, bousculent le transport par diligence. Le chemin de fer atteint Montmagny en 1855 et Fraserville (Rivière-du-Loup) en 1860.



Voyage dans une diligence rudimentaire (un traîneau à bâtons recouvert d'un toit plat) tirée par deux chevaux attelés en flèche, 1842.

(Source : SHBMSH, P04 12 30, 03)

La ligne Québec-Nouveau-Brunswick

La route Québec-Nouveau-Brunswick représente le dernier grand itinéraire interurbain instauré avant le développement ferroviaire et les transformations profondes qui s'ensuivent dans le monde du transport par voitures à chevaux. Un service bihebdomadaire de diligences d'hiver est mis sur pied vers 1846. La route toute-saison n'est ouverte qu'en 1851 et le service postal devient trihebdomadaire.

Les diligences de la Témiscouata circuleront jusqu'à l'époque de la Confédération. Le long de la Matapédia, un tel service existe en 1852, mais l'arrivée de la voie de l'Intercolonial signe sa disparition en 1876.

Le réseau des voitures long-courriers

Le réseau des voitures long-courriers aura duré un demi-siècle, soit des années 1790 aux années 1840. Vers la fin, il est constitué d'une vingtaine de lignes de voitures qui mènent vers les centres urbains, vers le Haut-Canada ou les frontières des États-Unis.

L'importance du réseau varie selon la saison. Son extension est maximale en hiver, alors que le gel du Saint-Laurent, du Richelieu et de l'Outaouais ouvre ces cours d'eau au transport en carrioles. L'été, ces trajets très fréquentés doivent laisser la place à la navigation à vapeur. Au sud du fleuve, les lignes (sauf celles d'Albany et d'Ogdensburg) n'ont pas à craindre la concurrence de la

vapeur et fonctionnent à longueur d'année. Le réseau de routes empruntées par les diligences est assez simple, calquant dans ses débuts les éléments du réseau hydrographique.

Le développement du réseau ferroviaire bouleverse celui des diligences, d'abord sur la rive sud du fleuve, en commençant par les Cantons-de-l'Est et la Montérégie à compter de 1836, puis ailleurs à partir de 1848. Les plus anciennes lignes sont aussi les premières à périr et à disparaître, avec l'arrivée de la voie ferrée vers Albany puis vers Burlington. La décennie 1850-1860 verra la fin des itinéraires vers Québec (par Richmond) et vers le Haut-Canada.

LA DEUXIÈME VIE DES DILIGENCES

À mesure que le XIX^e siècle avance, plusieurs lignes de transport long-courrier disparaissent donc, ou elles ne subsistent qu'en l'absence de concurrence. Sur le plan local ou régional, un grand nombre de voitures de desserte apparaissent, en même temps que l'aménagement des quais ou la construction des gares, pour accommoder la population qui emprunte les bateaux et les trains à vapeur.

Les voitures de desserte

Dès les années 1810, le transport par diligence subit ainsi un choc lorsque la navigation à vapeur enlève la plus grande partie de sa clientèle pendant la belle saison, au point où, le long du Saint-Laurent, il n'y aura bientôt

plus que la malle-poste qui continuera à transporter des voyageurs durant l'été. Par contre, les lignes de diligences qui aboutissent aux cours d'eau profiteront de l'attrait du nouveau moyen de transport sur les habitants de l'hinterland, ou arrière-pays. Elles amèneront des clients au *steam-boat*, puis elles en ramèneront d'autres. Ces rapports d'approvisionnement dureront plus d'un siècle.

À compter de 1850, le développement du réseau ferroviaire perturbe à son tour, et beaucoup plus profondément, le transport public hippomobile. Un grand nombre de diligences disparaissent : ce sont les long-courriers, affectés au transport interurbain, qui perdent leur place au profit de la voie ferrée. Les diligences de deuxième génération sont des voitures mises au service d'abord de la navigation à vapeur, puis de la circulation ferroviaire. En ce sens, on peut parler d'une deuxième vie des diligences. Celles-ci deviendront de plus en plus nombreuses, sur des trajets de plus en plus courts.

À mesure que le siècle avance, les bateaux à vapeur s'arrêtent à un nombre grandissant de quais d'où partent des diligences. Les voitures de desserte des quais deviennent de plus en plus nombreuses à mesure que les *steam-boats* arrêtent aux villages le long du fleuve et de l'estuaire. Plusieurs petits services de diligences sont alors mis sur pied pour transporter voyageurs, courrier et colis entre les points d'accostage et les paroisses de l'intérieur.



Diligence Concord utilisée à Stanstead vers 1890 et toujours en état de marche. (Source : SHBMSH, P04, 12 14, 05)

Les entreprises de diligences, encouragées d'ailleurs par les compagnies ferroviaires et surtout par le département des Postes, trouvent une nouvelle vocation à leurs voitures : celle d'assurer le transport de la clientèle ferroviaire et du courrier vers les gares et de desservir les arrière-pays trop peu peuplés pour justifier la construction de voies ferrées.

Les voitures au tournant du xx^e siècle

Les voitures publiques continueront toujours à se répandre au tournant du xx^e siècle, roulant de plus en plus sur des circuits secondaires et atteignant les paroisses les moins peuplées. Pendant ce temps, les automo-

biles commencent à se multiplier. Il n'y a encore que 254 véhicules automobiles en 1907 mais déjà, en 1904-1905, les premiers autobus de banlieue, entre Saint-Lambert et Montréal, commencent à gruger la clientèle des voituriers. Au cours de 1916, la Montreal & Southern Counties Railway, une entreprise qui possède des trains mus à l'électricité, inaugure son service Montréal-Granby. Peu à peu, les voitures publiques sont expulsées de leurs derniers itinéraires par l'arrivée des trains électriques, des tramways de banlieue et des services d'autobus.

Progressivement, la démocratisation des déplacements en automobile et la mise sur pied des réseaux d'autobus rendront

les dernières voitures à chevaux de moins en moins nécessaires, même si, encore au cours des années 1940 et même plus tard, des cochers exploiteront toujours des services de taxis dans plusieurs villages. Cent cinquante ans après l'apparition des premières diligences postales, des voitures publiques hippomobiles transporteront encore des passagers.

Note

Cet article est un court résumé de l'ouvrage *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX^e siècle* (Sillery, Septentrion, 1998, 193 p., nombreuses illustrations) dans lequel on trouvera une abondante documentation.