

Les origines de Saint-Hubert

Louise Jalbert

Volume 6, numéro 1, mai 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11298ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Jalbert, L. (2000). Les origines de Saint-Hubert. *Histoire Québec*, 6(1), 29–32.

Les origines de Saint-Hubert

LOUISE JALBERT, HISTORIENNE SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE SAINT-HUBERT

Le territoire de Saint-Hubert est issu de celui de Longueuil. La première portion de la seigneurie de Longueuil a été concédée à Charles Le Moyne, en 1657. Au fil des ans, le territoire a été agrandi (1665, 1672, 1676, 1698 et 1710). Moins d'une vingtaine de fermes existaient en 1667, année du début de l'exploitation de la seigneurie. En 1775, elles sont au nombre d'environ 450. Depuis 1724, les paroissiens fréquentent l'église de pierre qu'ils ont bâtie. La population ne cesse d'augmenter. En 1805, le nouveau curé de la paroisse, Augustin Chaboillez, constate que l'église est trop petite. Il s'engage alors à en bâtir une nouvelle, plus vaste. Il considère que le moment est bon puisque ses ouailles ont connu de bonnes récoltes et qu'elles en tirent grand profit. Les croyant bien pourvus financièrement, il se lance dans une visite paroissiale et procède à un sondage. La plupart des paroissiens sont indécis face à ce projet. Ceux qui habitent la Savane et le fief du Tremblay y sont favorables. Par contre, ceux de la Grande-Ligne Côte-Noire sont tout à fait contre ; ils envisagent leur avenir paroissial auprès des ouailles de La Prairie ou de Chambly. Ils pensent à changer de paroisse car ils se disent trop éloignés de leur église.

Le curé Chaboillez entreprend toutefois son projet. Il convoque une assemblée de paroisse et rassemble des signatures en faveur de la construction d'une nouvelle église. Il ne recueille pas suffisamment d'appuis. En outre, deux paroissiens organisent une opposition en rédigeant une requête prônant la division de la paroisse qu'ils adressent à Mgr Plessis. Un mouvement de scission se dessine clairement.

La baronne de Longueuil décide de trancher la question en donnant à la fabrique un terrain qui est, en fait, l'ancien site

du fort de Longueuil. Le contrat est signé en 1809. Voilà quatre ans que le curé Chaboillez se bat pour son projet. Mgr Plessis autorise la construction. Les syndics chargés de veiller à la construction sont élus et l'acte de répartition des coûts entre les paroissiens est endossé.

Il ne manque que l'autorisation des commissaires civils pour que la construction débute. Le curé Chaboillez croit voir la réalisation de son rêve. Toutefois, il se heurte une fois de plus à l'un des opposants ayant mené la requête à Mgr Plessis quelque temps plus tôt. Il s'agit d'Étienne Fournier dit Préfontaine qui interrompt le curé Chaboillez en plein sermon dominical et qui l'accuse de vouloir ruiner ses paroissiens par son projet. Monsieur le curé se rend à Montréal et fait une déposition. Fournier dit Préfontaine est emprisonné. La grande région de Montréal ne cesse de parler de l'affaire et le curé Chaboillez a mauvaise presse. Le fils de la baronne, qui avait fait don du terrain pour bâtir l'église, veut revenir sur la décision de sa mère et se range du côté de l'opposition.

L'affaire ne sera réglée qu'en mai 1810, devant les commissaires civils. Ils reçoivent les partisans et les opposants au projet et tranchent finalement en faveur de la construction de l'église, laquelle avait été de toute façon acceptée par l'adoption de l'acte de répartition. Les travaux débutent en 1811. Cette première tempête prend fin en faveur du curé Chaboillez mais laisse entrevoir qu'une partie de la population reste insatisfaite de la décision. Son problème, c'est l'éloignement du temple.

Un deuxième élément entre dans la fondation de Saint-Hubert. Il s'agit de l'aventure du chemin de fer. Cela débute en 1835, à Longueuil. Les Américains ont besoin d'un débouché commercial. Ils choi-

sissent Montréal. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent les empêche d'aboutir à la grande ville. Alors, ils jettent leur dévolu sur Longueuil qui devient le terminus du chemin de fer qu'ils veulent construire à partir de Portland. Une compagnie est formée. C'est la *St. Lawrence and Atlantic Railway Company*. Elle s'installe à Montréal et supervise la construction d'un chemin de fer entre Longueuil, Saint-Hyacinthe, Sherbrooke et Portland, aux États-Unis.

Ce développement ferroviaire constitue un puissant levier économique et démographique pour Longueuil. La population de la seigneurie augmente considérablement grâce à l'apport d'ouvriers.

De nombreux lots de terre sont concédés. Plusieurs rues sont ouvertes.

Le chemin de fer est inauguré entre Longueuil et Saint-Hyacinthe en décembre 1848. Longueuil a changé de visage depuis 1835. Elle est devenue une municipalité rurale en 1845. Elle a maintenant sa commission scolaire (1846). Le village de Longueuil naît en 1848. Le paysage devient plus urbain.

En 1849, il est de nouveau question d'un agrandissement d'église, celle de 1811 étant trop petite. Le projet va rester en suspens jusqu'en 1856. Des griefs contre le curé d'alors sont envoyés à l'évêque. Par exemple, en 1850, Joseph Vincent, une personnalité de Longueuil, puisqu'il a participé aux troubles des patriotes, qu'il est commissaire d'école, ancien marguillier, commissaire des cours sommaires et capitaine de milice, dénonce les heures trop matinales des services religieux, malgré les 8 à 9 milles de distance pour aller à l'église, le mauvais état des routes et le mauvais temps. Le problème de l'éloignement refait donc surface et il viendra se jumeler à un autre facteur déterminant pour la naissance de Saint-Hubert.

Ce facteur c'est l'absorption, le 1^{er} juillet 1853 par le *Grand Trunk Railway System Company* de la *St. Lawrence and Atlantic Railway Company*. La compagnie du Grand Tronc est ambitieuse. Dès 1846, l'idée de construire un pont entre la Rivière-Sud et Montréal était avancée. À Longueuil, on n'aimait pas cette idée car cela présu- mait que le point d'arrivée aux commer- çants américains et autres.

Or, en 1854, l'idée fait son chemin. Les ingénieurs choisissent comme site Le Mouillepieu, un territoire appartenant à la seigneurie de La Prairie mais faisant partie de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil pour l'exercice du culte. La municipalité de paroisse de Saint-Lambert naîtra grâce à ce projet, en 1857. Le pont Victoria sera inauguré en 1859.

cursale de Longueuil qui serait érigée sur le chemin de Chambly, dans une partie du territoire paroissial qui s'appelle le canton Saint-Antoine.

Il s'agit d'une portion de la paroisse de Saint-Antoine-de-Padoue qui constitue son arrière-pays. Ce territoire s'étend à partir des 5 terres situées à l'avant de la croisée du chemin de fer du Grand-Tronc



Maison d'autrefois située sur le chemin Chambly au coin de Mountain View. Le traîneau est guidé par Emery Brosseau. Photo : Collection de la Société d'histoire de Saint-Hubert

La naissance de Saint-Lambert va précipiter celle de Saint-Hubert, en dépit des protestations de Longueuil.

L'agrandissement de l'église de Longueuil, en 1856, est insuffisant pour absorber le trop-plein de paroissiens. La naissance de la municipalité de paroisse de Saint-Lambert et la création d'une chapelle desserte pour Saint-Lambert, en 1857, ne résout pas le problème. Il y a encore trop de paroissiens pour l'église de Longueuil.

Moïse Vincent (1817-1888) et Laurent Benoit (1807-1870), deux paroissiens bien nantis, profitent de la création de Saint-Lambert pour demander à Mgr Bourget, l'érection d'une deuxième chapelle suc-

et du chemin de Chambly et va jusqu'à la montée Daniel, puis à partir des terres le long du chemin de la Savane jusqu'aux terres de la Grande-Ligne Côte-Noire. Cela équivaut à la moitié du territoire de la paroisse de Saint-Antoine-de-Padoue.

Messieurs Vincent et Benoit vont plus loin et demandent la création d'une nouvelle paroisse entre Longueuil et Chambly. Ils trouvent une forte opposition de la part du curé de Longueuil, d'une partie des paroissiens qui, après l'expérience de Saint-Lambert, voient d'un mauvais œil une deuxième ramification de leur paroisse. Ce détachement signifierait pour eux une perte d'ouailles, donc d'argent, de territoire au moment où tous doivent s'unir

pour thésauriser dans le but de construire une nouvelle église.

Qu'importe, Vincent et Benoit ne lâchent pas prise. Mgr Bourget accepte l'idée de la construction d'une chapelle succursale en 1857 et demande un terrain propice et 500 \$ pour débiter l'entreprise.

Moïse Vincent se départit donc de 8 arpents de terre en superficie et de 500 \$ qu'il offre à la Corporation Épiscopale Catholique Romaine du Diocèse de Montréal. Mgr Bourget vient alors planter une croix sur le site de la future chapelle. Laurent Benoit de son côté, offre un chemin de trente et un arpents de longueur, à même ses terres, et le fait aménager à ses frais pour relier la Grande-Ligne Côte-Noire au chemin de Chambly pour ainsi permettre aux habitants de la Grande-Ligne d'avoir accès à l'église.

En septembre 1858, neuf syndics sont élus par les paroissiens. Ils ont pour tâche de veiller à la construction de l'église. Laurent Benoit en est le président.

Dès l'automne, ils font déblayer le terrain, font exécuter l'excavation et charroyer les pierres qui serviront à la construction de l'église. Ils engagent Victor Bourgeau, architecte, pour effectuer les plans et devis.

Au printemps 1858, les travaux débutent, suite au décret canonique du 3 mars de cette année créant la desserte de Longueuil dans le canton Saint-Antoine.

Le 9 janvier 1859, Mgr Bourget vient bénir l'église succursale de Longueuil et la place sous la protection de saint Hubert. Le premier cimetière de Saint-Hubert sera ouvert en 1860.

À défaut d'avoir obtenu une paroisse distincte de celle de Longueuil, Laurent Benoit décide d'engager le combat sur un autre front pour parvenir à ses fins. Il effectue des démarches auprès du gouvernement pour créer un territoire municipal avec le canton Saint-Antoine. Il gagne son pari. Le 19 mai 1860, la Corporation municipale de Saint-Hubert naît en se détachant de celle de Longueuil. L'Acte 23, Victoria, Statut 5 de la province de Canada qui érige la division succursale de Saint-Hubert en municipalité séparée entre en vigueur le 31 décembre 1860. Le premier

conseil de paroisse est élu en janvier 1861 avec son maire, André Ste-Marie, et ses conseillers. Par le même acte, la Municipalité scolaire de Saint-Hubert, séparée de celle de Longueuil, est créée.

Saint-Hubert est désormais une municipalité indépendante et possède son propre système scolaire. Il lui reste à devenir une paroisse religieuse autonome.

Laurent Benoit et Moïse Vincent cherchent alors à obtenir l'érection de la desserte en paroisse. En 1861, ils font des requêtes à Mgr Bourget à cet effet. Celui-ci accorde alors l'ouverture des registres d'état civil, le 1^{er} janvier 1862. C'est une prémisses à l'érection canonique de la paroisse de Saint-Hubert.

Une requête datée du 1^{er} octobre 1861, à l'effet d'ériger la desserte en paroisse séparée, a pour conséquence d'amener un enquêteur de Mgr Bourget à Saint-Hubert. Il vient sonder l'opinion des gens face à ce projet et fait son rapport à son supérieur.

En conséquence, Mgr Bourget accorde l'érection de la desserte de Saint-Hubert en paroisse autonome de celle de Saint-Antoine-de-Padoue. Il signe le décret canonique érigeant la nouvelle paroisse le 15 octobre 1892.

Laurent Benoit et Moïse Vincent peuvent se dire : «Mission accomplie». Ils ont présidé à la naissance d'une nouvelle municipalité, d'une nouvelle paroisse et d'une nouvelle organisation scolaire.

La vocation de Saint-Hubert

Au départ, Saint-Hubert est une municipalité de paroisse rurale. Au recensement de 1861, elle compte 1 157 habitants.

Elle gardera son visage rural jusqu'à l'après-guerre (1945). Durant les années 1950, elle prendra un virage plus urbain, si bien qu'elle demandera à être érigée en municipalité de ville. Ce qui sera accordé en 1958. Saint-Hubert a ceci de particulier qu'elle n'a jamais eu le statut de municipalité de village; elle est passée de statut de municipalité de paroisse à celui de municipalité de ville sans passer par la transition du village.

Ce qui fait la renommée de Saint-Hubert, c'est sa vocation aéroportuaire et aérospatiale.

Les débuts de l'aéroport de Saint-Hubert remontent à l'année 1926. Saint-Hubert est alors choisi par les spécialistes de la Grande-Bretagne pour y construire un aéroport visant à développer des routes aériennes commerciales entre les membres de l'Empire britannique (les Indes, l'Australie, le Canada, etc.) Son terrain est plat et peu sablonneux et se prête bien à l'atterrissage des avions et à l'amarrage des gros dirigeables anglais. Au même moment, le gouvernement fédéral cherche à assurer un service postal aérien entre Montréal et des régions éloignées comme Rimouski. Saint-Hubert convient donc aux deux projets et devient le premier aéro-drome civil construit par le gouvernement canadien. Dès 1927, un aéro-drome provisoire assure le service postal avec Rimouski. Le premier avion se pose à Saint-Hubert le 1^{er} novembre 1927. Le 1^{er} mai 1928, l'aéro-drome permanent est ouvert. De gigantesques travaux sont effectués sous la direction de Henri Rocheleau, un résident de Saint-Hubert issu d'une famille pionnière de la municipalité. Il dirige la construction d'un mât d'amarrage pour ancrer les ballons dirigeables que la Grande-Bretagne envisage de faire voler au-dessus de son empire.

Le 1^{er} octobre 1928, Saint-Hubert devient la base de la première route postale aérienne Canada-États-Unis. Pour cette première, une foule importante s'est réunie à l'aéroport. Le premier ministre du Québec, le maire de Montréal (Camilien Houde), le ministre des Postes sont présents à la cérémonie d'inauguration.

Un autre événement majeur qui a marqué tout le Québec, est l'arrivée, le 1^{er} août 1930, du ballon dirigeable de la Grande-Bretagne, le R-100. C'est à cause de la venue de ce géant du ciel que l'aéroport de Saint-Hubert est considéré, à cette époque, comme étant le plus moderne au monde. Environ un million de personnes viennent fouler le sol de Saint-Hubert lors du passage du ballon. Les personnalités se succèdent. On profite de l'occasion pour inaugurer officiellement le pont Jacques-Cartier, ouvert à la circulation en 1929.

L'aéroport de Saint-Hubert connaîtra une double vocation militaire et civile lorsqu'au moment de la Seconde Guerre mondiale, l'armée canadienne s'y installera. Sa vocation militaire prendra fin en 1995 alors que le gouvernement fédéral démantèlera la base militaire de Saint-Hubert.

Saint-Hubert est l'un des plus importants aéroports du Canada du point de



Le chemin de Chambly. Photo : Collection de la Société d'histoire de Saint-Hubert

vue du trafic aérien. En 1980, il se classait au 3^e rang. En 1998, il était au 5^e rang avec 200 000 mouvements d'aéronefs.

Les vocations aérospatiale, aéro-technique et aéroportuaire de Saint-Hubert n'ont cessé de se développer au fil des ans. En 1965, la compagnie United Aircraft, affiliée à la compagnie Pratt & Whitney, s'installe à Saint-Hubert. Elle s'occupe de l'entretien et de la construction des moteurs d'avions et d'hélicoptères, effectue des vols d'essai et donne des cours de formation. En 1973, l'École nationale d'aérotechnique du Cégep Édouard-Montpetit s'installe à l'aéroport. Les étudiants de cette école se spécialisent dans la répartition d'avions et pratiquent des simulations de vols. Puis, en 1989, Saint-Hubert est choisi par le gouvernement fédéral pour installer l'Agence spatiale canadienne. Cette agence comprend la station spatiale *Freedom*, *Radarsat*, des laboratoires de recherches reliés aux sciences de la vie dans l'espace et aux sciences des matériaux, un centre d'entraînement des astronautes et de nombreux bureaux de planification de mégas projets. En l'an 2000, un Musée de l'air et de l'espace ouvrira ses portes à Saint-Hubert, près de l'aéroport et de l'Agence spatiale.

Depuis la fermeture de la base militaire de Saint-Hubert, en 1995, une Corporation de développement de la base militaire et de la zone aéroportuaire a été mise sur pied. C'était en 1997. L'objectif était de créer un projet de revitalisation de l'ancien site de la base militaire et de réaffecter les hangars à d'autres fins. Depuis la création de la «Technobase» par la Corporation, Saint-Hubert connaît un virage industriel sans précédent : des usines de produits pharmaceutiques, des projets résidentiels, une usine de transformation de verre, une compagnie de production de petits avions civils se sont installés, ou le feront prochainement sur l'ancienne base militaire. De même, le 29 mars 1999, Saint-Hubert est devenue capitale du 7^e art par l'inauguration de Ciné-Cité Montréal, une vaste entreprise cinématographique qui attire des stars américaines et où sont tournées les émissions de la télé-série québécoise, *Diva*.

La population de Saint-Hubert ne cesse d'augmenter. De 1 157 qu'elle était

en 1861, elle est passée à plus de 78 000 habitants. Elle est au 8^e rang au Québec et au 2^e rang en Montérégie, après Longueuil.

Saint-Hubert est donc en pleine expansion. ■

Sources

« Un premier développement résidentiel sur le site de la base militaire de Saint-Hubert », in *Le Courrier du Sud*, 17 mai 1998, p. 11.

CHARRON, Laurent, *Centenaire de la ville et de la paroisse de Saint-Hubert, Comté de Chambly, 1862-1962*, brochure du centenaire, 1962, p. 22-23

CLOUTIER, Laurier, «Un avionneur ontarien construit une usine à Saint-Hubert», in *La Presse*, mercredi 2 juin 1999, p. D3

COUVILLE, Serge et al, *Paroisse et municipalité de la région de Montréal au XIX^e siècle (1825-1861). Répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1988, p. 199

DESJARDINS, Stéphanie, Chantal REICHEL, Francis THIBODEAU, *Répertoire d'entreprises des parcs industriels de Saint-Hubert*, Longueuil, le Journal Commerce Rive Sud, avril 1993, Éditions Bréhault

FORTIER, Ginette, Micheline HÉBERT, Monique MARTIN, *Saint-Hubert, 1860-1985*, Sherbrooke, Les Albums Souvenirs québécois, 1985, 360 p.

GAGNON, Martha, «Silence! On tourne à Saint-Hubert. Une cité du cinéma aménagée sur l'ancienne base militaire», in *La Presse*, mardi 30 mars 1999, p. A4

GIROUX, Maurice, «Windeagle n'a pas encore atterri à Saint-Hubert», in *Le Courrier du Sud*, 16 janvier 2000 1 p. 24

GIROUX, Maurice, «Windeagle crée 260 emplois en direct, à Saint-Hubert» in *Le Courrier du Sud*, 6 juin 1999, p. 5

GIROUX, Maurice, «La Technobase de Saint-Hubert est sur la piste d'un projet de 60 millions \$», in *Le Courrier du Sud*, 6 juin 1999, p. 5

JALBERT, Louise, *Autour d'un clocher, paroisse de Saint-Hubert*, Saint-Hubert, Société d'histoire de Saint-Hubert, 1987, 36 p.

LARAMÉE, François, «Une compagnie taïwanaise investira 50 millions \$ pour s'installer sur la Technobase de Saint-Hubert», in *Le Courrier du Sud*, Longueuil, 19 septembre 1999, p. 1 et 3

LARAMÉE, François, «Une avionnerie s'installera sur la "Technobase" de Saint-Hubert», in *Le Courrier du Sud*, 2 mai 1999, p. 3

MAHRADY, Saïd, «Premier bilan de la revitalisation de la base militaire», in *Le Journal de Saint-Hubert*, mardi 8 septembre 1998, p. 3

MAHRADY, Saïd, «Saint-Hubert capitale du 7^e art!», in *Le Journal de Saint-Hubert*, mardi 6 avril 1999, p. 3

MAHRADY, Saïd, «Un musée de l'air et de l'espace dans l'ancienne bâtisse Matco», in *Le Journal de Saint-Hubert*, mardi 16 novembre 1999, p. 5

MAHRADY, Saïd, «Windeagle s'établit à la Technobase», in *Le Journal de Saint-Hubert*, 8 juin 1999, p. 3

PERRON, Ginette-Claude, «Le parc de haute technologie prend forme grâce à des investissements de 6,5 millions \$», in *Le Courrier du Sud*, 6 septembre 1998, p. 15

PERRON, Ginette-Claude, «Investissement de 40 millions \$ pour la construction de 500 unités d'habitation», in *Le Courrier du Sud*, 20 septembre 1998, p. 13

PERRON, Ginette-Claude, «Nouvelle porte d'entrée prestigieuse pour la Technobase, Saint-Hubert acquiert quatre propriétés sur la rue Dubois pour un montant de 390 500 \$», in *Le Courrier du Sud*, 15 août 1999, p. 8

PERRON, Ginette-Claude, «Saint-Hubert, le 5^e aéroport le plus achalandé au Canada», in *Le Courrier du Sud*, 28 février 1999, p. 5

PERRON, Ginette-Claude, «Ciné-Cité Montréal, le nouveau Hollywood québécois inauguré à Saint-Hubert», in *Le Courrier du Sud*, 4 avril 1999, p. 5

PRÉVOST, Robert, *Il y toujours une première fois. Ephémérides des premiers événements québécois*, Montréal, Éditions internationales Alain Stanké, 1984.

RUMILLY, Robert, *Histoire de Longueuil*, Ottawa, Société d'histoire de Longueuil, 1974, 472 p.

SULLIVAN, Kenneth H. et Larry MILBERRY, *Propulsion - L'histoire de Pratt & Whitney Canada*, Toronto, CANAV Books, 1988

TESSIER, Caroline, «John Travolta tourne à Saint-Hubert» in *Le Courrier du Sud*, 1^{er} août 1999, p. 16.

VENNAT, Pierre, «Le Québec aura bientôt son Musée de l'air et de l'espace», in *La Presse*, lundi 8 novembre 1999, p. A-12.