

# Chapitre 8

## L'autoroute Wilfrid Laurier

C'est l'appellation que devait porter la transcanadienne à l'origine. Pour comprendre l'avènement de la route transcanadienne, il faut le situer dans son contexte historique. Et cet historique commence en réalité le 29 octobre 1929 alors que les cours des bourses de New-York, Toronto et Montréal s'effondrent. Dans les heures suivantes, les autres centres financiers de la planète suivent le mouvement. La panique s'empare des actionnaires qui vendent leurs portefeuilles au plus offrant.

Des sociétés, des particuliers se sont trouvés ruinés en une seule nuit. En 1929 on a évalué à 5 milliards de dollars la perte totale des actions canadiennes enregistrées sur papier. Pour tous, les dix ou douze années qui allaient suivre ont été très difficiles. C'était la pauvreté dans le vrai sens du terme.

La grande Crise comme on l'appelle a persisté jusqu'en 1939 alors que l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale crée une demande de matériel militaire. Petit à petit, l'argent se met à circuler de nouveau.

Au cours de cette crise économique, le gouvernement de Mackenzie King tente de relancer l'embauche et l'un des moyens mis de l'avant est de créer de l'emploi en mettant sur pied divers projets dont celui de construire une route qui relierait l'Atlantique et le Pacifique.

Jusque là, le quatorzième rang est simplement un rang double tout comme le treize, le quatre etc. Mais l'arrivée de la transcanadienne allait bouleverser tout le monde et modifier de façon importante la géographie du milieu.

## L'expropriation

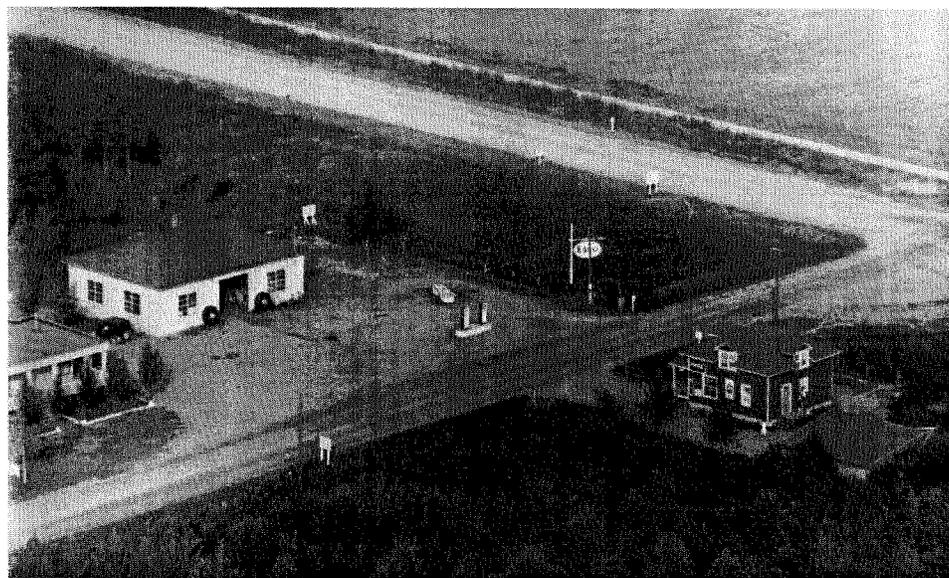
C'est là que tout débute. En 1941, le gouvernement exproprie une large bande de terre du côté nord. Toutes les maisons et les bâtiments de ferme sont reculés d'une centaine de pieds, même davantage. C'est non seulement une perte de terrain cultivable, mais une perte tout court car les indemnités versées sont bien minimales en somme. L'entreprise Fabi & Fils de Sherbrooke se voit octroyer le contrat de la route sur la portion qui passe dans la paroisse. On crée en quelque sorte deux rangs simples qu'on appellera communément *le p'tit quatorze*.

D'abord, la nouvelle route portant le numéro 9, *la neuf* comme on l'appelait n'est que très peu utilisée sinon par les citoyens du quatorze pour la simple raison qu'il n'y a pas de pont sur cette route entre St-Hyacinthe et Sainte-Eulalie. La circulation entre Montréal et Québec se fait par la rive nord ou à partir de Drummondville en passant par les Cantons de l'Est, c'est-à-dire Victoriaville, Princeville etc. soit la route cinq à l'époque. On se promène allègrement sur la transcanadienne à vélo, à pied ou avec l'attelage du cheval sur la voiture.

Aujourd'hui, l'autoroute vingt s'avère un important moteur économique et nous avons cru bon de retracer un peu son développement.

Décidément visionnaire, M. Paul Richard est le premier à y installer un commerce. M. Richard effectuait divers travaux de mécanique et de soudure dans un petit garage sur la ferme paternelle au 7<sup>e</sup> rang. Mais, homme débrouillard qui ne craignait pas de relever ses manches, taillé pour vivre dans le public et satisfaire une éventuelle clientèle, il se lance en affaires. Dès janvier 1946, il acquiert de M. Henry Pâquette un lopin de terre à l'intersection nord est de *la neuf* et de *la trente-quatre*. M. Richard construit un garage et arbore l'enseigne Esso Impérial.

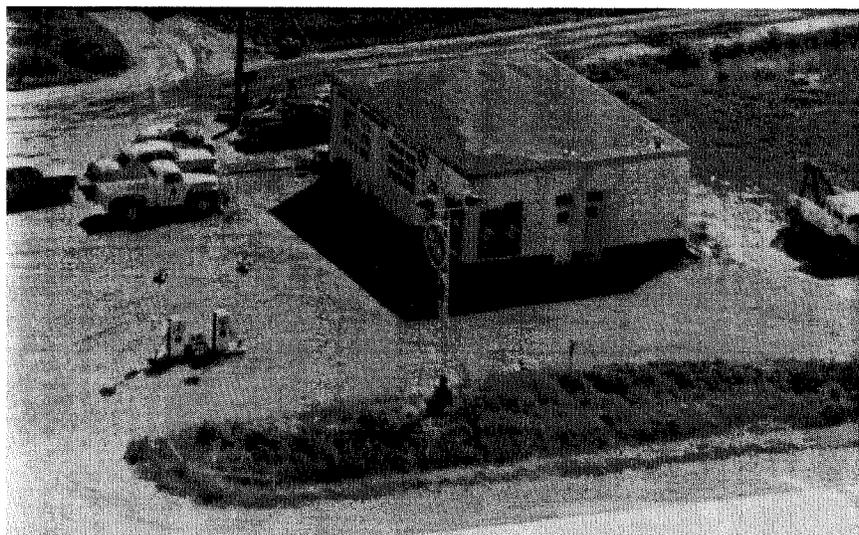
À la fin des années 1950, il vendra son entreprise à M. Claude Montplaisir de Saint-Grégoire. Le garage sera démoli au début des années 1960 pour faire place à la deuxième voie de l'autoroute et surtout à la bretelle d'accès.



Cette photo aérienne date probablement du début des années 1950. On peut voir à gauche la maison et le garage de M. Paul Richard et, en face, ce qui était à la fois le restaurant, le magasin et la résidence de M. Narcisse Beaumier. À noter qu'au haut de la photo, la route, c'est *le p'tit quatorze*. La route immédiatement en-dessous est la route transcanadienne qui, aujourd'hui va vers Québec. La bande de terre entre cette route et le garage est la forme du chemin sur laquelle circulent maintenant les véhicules vers Montréal.

En 1947, M. Narcisse Beaumier se porte acquéreur auprès de M. Rossaire Arseneault, pour la somme de 1 000 \$, d'un lot juste en face du garage de M. Richard où se trouve maintenant le parc industriel. Il y construit un restaurant et y ajoute plus tard quelques unités de Motel. Au milieu des années 1950, l'entreprise passera aux mains de Mme Cécile Bergeron qui s'avère une femme d'affaires avertie. Les bâtisses subiront le même sort que le garage de M. Richard.

En 1959, M. Jérôme Houle ouvre un garage presque à la sortie du pont qui enjambe la rivière Nicolet. Plus tard, il y ajoutera des motels qui sont toujours là d'ailleurs. Lors de l'expropriation en 1962, M. Houle vend sa maison à M. Pierre Constant.



Le garage de M. Jérôme Houle en 1959

En 1961, M. Roméo Aubin arrive à Sainte-Eulalie venant de Laurier-Station. On se souvient, les plus âgés, de l'avoir vu circuler avec sa Cadillac jaune décapotable 1959. Aussitôt, il construit un restaurant qui portera le nom de Holiday. Un nom bien choisi pour intéresser les voyageurs américains; l'appellation était très semblable à la chaîne célèbre des Holiday Inn.

Le restaurant Holiday érigé par M. Roméo Aubin.



M. Aubin ajoutera à son restaurant par la suite une salle de réception qui sera plus tard convertie en motels. Au cours de ces années, l'entreprise comptait plus de vingt-cinq employés. En 1968, l'aménagement final de la transcanadienne fait en sorte que le restaurant n'a plus accès directement à l'autoroute. M. Aubin vend alors le restaurant qui est déménagé le long de la route trente-quatre (161) pour devenir Le Lys tel qu'on le connaît aujourd'hui. D'ailleurs, depuis, il a gardé passablement le même cachet. Sitôt le restaurant déménagé, M. Aubin convertit les motels pour en faire un bar qui sera fort fréquenté à l'époque et cette vocation vaudra pour une quinzaine d'années. Aujourd'hui, on y retrouve les Antiquités 3 A.

Nous revenons quelque peu en arrière : une autre expropriation arrivera vers 1963 ou 1964 alors que plusieurs maisons doivent être à nouveau reculées encore d'une centaine de pieds pour permettre de creuser les fossés le long de la deuxième voie, direction Montréal, qu'on est à réaliser.

Toujours en 1962. Peu après la construction du restaurant Le Holiday, M. Gérard Lavigne met sur pied un poste d'essence voisin du restaurant à l'enseigne Shell. On se rappellera que M. Lavigne était également propriétaire de l'hôtel du village.

En continuant vers l'est, il y a eu plus tard le Motel Capri. En 1972, M. Jean-Yves Aubin, le fils de Roméo, acquiert trois arpents de terrain de M. Bruno Richard et y érige un motel de 12 chambres qu'il tient avec son épouse Cécile. Le prix d'une chambre à l'époque était de 12 \$. En 1997, le couple change la vocation de l'établissement qui devient Les Antiquités Jean-Yves Aubin.

Également, au cours des années soixante et soixante-dix, M. Maurice Beaumier tient un commerce d'autos usagées et de pièces d'autos voisin du restaurant Le Lys. En face, son frère ouvrira un garage sous la bannière Golden Eagle.

Les antiquaires ont pignon sur rue depuis longtemps le long de la vingt. Nous en parlons dans un autre chapitre. Nous n'avons pas ici la prétention d'avoir décrit d'une façon exhaustive toute l'évolution du quatorzième rang, mais on doit reconnaître aujourd'hui que la transcanadienne s'est avérée au cours des ans un moteur presque primordial de développement économique de notre paroisse. Force nous est de reconnaître qu'il faut parfois des décennies pour que se réalisent les projets auxquels on croit pourtant. Pendant bien longtemps, on espérait l'avènement de nombreuses industries et commerces *au coin de la 34 et de la 9*. Maintenant tout cela est à se concrétiser avec l'arrivée de la route 55 si longtemps attendue. Déjà en 1969, on avait procédé aux expropriations. Même, à peine quelques années plus tard, on érigeait le viaduc permettant l'accès de la 55 à la 20.



1983 –  
Le véhicule de M. Benoît  
Rocheffort au retour d'un  
voyage de cueillette  
d'antiquités.

