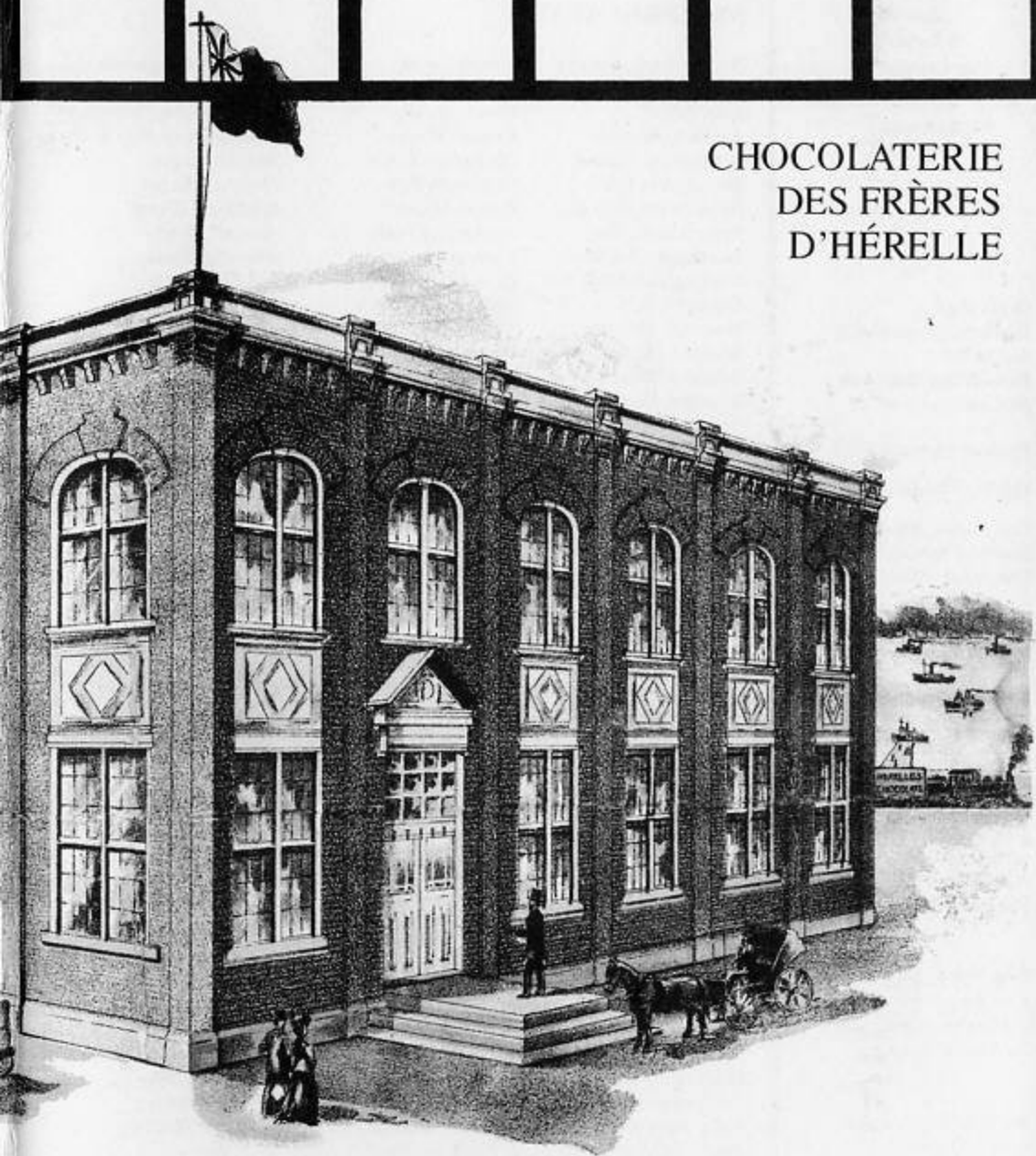


SOCIÉTÉ

d'HISTOIRE DE

LONGUEUIL

CHOCOLATERIE
DES FRÈRES
D'HÉRELLE



Cahier n° 19 - Prix : 3 \$

Longueuil 1989

Société
d'histoire
de Longueuil

B.P. 175, succursale «A»
Longueuil
J4H 3W6

Dépôt légal :

Bibliothèque nationale
du Québec
Bibliothèque nationale
du Canada

Premier trimestre 1989

ISSN : 0315-0615

Copyright Cahiers de la
Société d'histoire de
Longueuil, 1974.

Photocomposé par
Composition Fleur de
Lysée, Magog, et im-
primé à Longueuil sur
les presses de Pratt &
Whitney Canada Inc.

**Rédaction en chef et
secrétariat de
rédaction :**
Édouard Doucet

Page couverture :

*Chocolaterie
d'Hérelle, d'après une
réclame d'époque.*

Révision :

Louise Doucet
Édouard Doucet

MEMBRES ACTIFS

- Archambault, André G.
Archambault, Élise
Arès, Julien
Auclair, Martine
Baillargeon, Gaétan
Baillargeon, Rita
Beauchamp, Jacques
Beauchemin, Yves
Beauregard, Marthe
Beauregard-Malak, Ève
Beauvais, Guy
Beauvais, Jacques
Béchar, Micheline
Béland, Gilles
Bélanger, Paul-A.
Bergeron, Line
Bertrand, Florence
Binette, J. Gérard
Binette, Yvette
Biron, Claude
Boisjoly, Rachel
Bourdages, Gaétan
Bourdon, Serge
Bouthillier, Alice
Brault, Jean-Raymond
Brault, Jean-Rémi
Brousseau, Roland
Camaraire, André
Carrier, Maurice
Chagnon, Paul-Henri
Chartrand, Marcelle J.
Cinq-Mars, Gilberte
Clément, G. Raymond
Coallier, Louis J.
Coallier, Madeleine
Cormier, Raymond
Côté, Chantal
Côté, Jean-René
Côté, Suzanne
Couillard, Simone
D'Aigle, Jeanne
De Noncourt, Louis
Derome, Antoinette
Desjardins, Gérard
Désy, Hélène D.
Déziel, Julien
Doucet, Bruno
Doucet, Édouard
Doucet, Louise
Doucet, Pascale
Ducharme, Émile
Dupuis, Hgène
Énard, Michel
Faribault, Claude
Favreau, André
Favreau, Berthe D.
Felteau, Cyrille
Florimond, Marie
Fontaine, Patricia
Fortin, Jacques-C.
Fournier, Marcel
Garand, Claire
Garand, Fernand
Gauthier, Louis-G.
Gélinas, Réjane
Giguère, Georges-E.
Granger, Danièle
Grenon, Alice
Handfield, Claire
Hurtubise, Pierre
Klein, Lucille
La Branche, J.-Louis
Labrecque, Jacques
Lachance, Claire
Lambert, Pierre
Lamothe, Claude
Laplanche, Claire
Larose, Gilles
Lavallée, Pierrette
Laxton, Raymond
Le Blanc, Diane
Lebrun, Antonio
Leduc, Aurèle
Le François, Lucien
Lemire, Bernadette
Lemoine, Louis
Lemoine, Sabin
Le Moyne, Édouard
Léonard, Suzanne
Lessard, Roch
Lessard, Rodolphe
L'Heureux, Jean
Limoges, Marguerite
Lussier, Françoise
Maisonneuve, Georges de
Maisonneuve, Rita B. de
Maltais, Roger
Mantha, Michel
Martineau, Donat
Ménard, Serge
Mercille, Claire
Mercille, Pierre
Meunier, Yvette
Monarque, Antoinette
Palander, John
Paré, Yves
Patenaude, J.Z.Léon
Payant, Pauline
Pearce, Marie E.
Picard, Georges
Pilon, Denise
Préfontaine, Phyllis
Prévost, Robert
Proulx, Marcel
Racine, Paul
Rizzoli, Honoré
Roussan, Jacques de
Roux, Jacques
Roy, Jean-Charles
Saint-Aubin, Pierre
Sainte-Marie, Richard
Saint-Onge, Viviane
Sauvé, Danielle
Sawyer, Jules
Seguin, Émilienne
Seguin, Lorraine
Tétreault, Georges
Tétreault, Suzanne
Thériault, Ernest N.
Tougas, Rémi
Trudeau, Yolande B.
Trudel, Marcel
Vasil, Michael
Véronneau, Gilles
Viger, Gabrielle
Wylie, Thomas
Yannone, Marthe

De 1899 à 1901

LA CHOCOLATERIE DES FRÈRES D'HÉRELLE À LONGUEUIL

*par Diane LeBlanc
étudiante en histoire de l'art,
Université du Québec à Montréal.*

Étude pour la Société d'histoire de
Longueuil sur les terrains appartenant
aujourd'hui à la Société en
commandite Hérelle.

La subdivision officielle des lots 348.16 à 348.20 eut lieu le 29 juillet 1874. Le premier acte notarié concernant la vente et la description des lots de terre enregistrés sous les numéros 348.16, 17, 18, 19 et 20 du village de Longueuil remonte au 8 mai 1875. Auparavant, le baron de Longueuil, Charles Irwin Grant, avait donné par procuration à M. Isaac Coote¹ l'autorisation de vendre ces terrains. C'est Agapit Roussin, teneur, qui sera le nouveau propriétaire.²

Le 17 mai 1881, la veuve d'Agapit Roussin, Élisabeth Bouthillier, vend à son tour les terrains.³ On peut présumer que c'est à Madame Denise Page, épouse judiciairement séparée de Damase Brissette, puisque c'est elle qui revend le lot 348.20 en 1891.⁴ Quant aux lots 348.16 à 348.19, elle les vend à la famille d'Hérelle le 17 août 1899.⁵ Entre-temps, le lot 16 a été resubdivisé le 1^{er} août de la même année et la partie revenant aux d'Hérelle portera dorénavant le numéro 348.16.1 (voir l'Index du bureau d'enregistrement de Longueuil). Concernant cette resubdivision, elle découlerait des travaux pour le passage de la voie ferrée par la compagnie ferroviaire de Sorel.⁶

Au sujet de la famille d'Hérelle, on retrouve dans les registres les noms : Haerens d'Hérelle. À certains moments on ne lit que Haerens, alors qu'à d'autres, c'est d'Hérelle (mais il est important de noter que la particule *d'* est toujours utilisée alors que la Société en commandite ne le fait pas aujourd'hui). Les membres de la famille cités dans diverses transactions sont : Augustine Haerens d'Hérelle, veuve de Félix, Félix-



Daniel d'Hérelle (1876-1938).
Photo : Quéry Frères, Montréal.

Hubert* (qui deviendra l'éminent chimiste et bactériologiste) et Daniel. Ce dernier signe la majorité des actes afférents aux activités financières.** (Voir annexe A.) Ils exploitent une chocolaterie mais il semble bien que des problèmes monétaires surgissent immédiatement puisqu'ils revendent l'usine dès juin 1901.

Ces transactions nous renseignent sur l'historique architectural de la chocolaterie. Nous avons à ce stade deux références à citer : la première dans l'acte de cession entre Hubert (Félix) et Daniel Haerens d'Hérelle le 22 mars 1900 : «Constructions sus-érigées : une usine servant actuellement à la fabrication du chocolat et machineries contenues dans la dite usine /.../».⁷ Et la deuxième concernant un menuisier-entrepreneur, Charles Fournier dit Préfontaine, qui travaille sous la direction de l'architecte Maurice Perrault, et qui déclare :

/.../ que j'ai été et suis actuellement occupé sur l'héritage de dame Augustine Haerens /.../ aux travaux suivants : la construction d'un (sic) bâtisse attenante à l'usine de chocolat de 31 x 52 pi., avec allonge de 17 x 20 pi., à deux étages en briques solides en fournissant les matériaux et ce depuis le 10 octobre dernier 1900 /.../».⁸

Il nous est malheureusement impossible de situer cette construction sur un lot en particulier car ces informations ont été entrées à chaque description de terrain des numéros 16.1 à 19. Mais ce sera à un autre acte du même genre que nous pourrons le faire un peu plus tard.

Donc, les d'Hérelle vendent leur usine à William Alexander Mitchell, manufacturier de Toronto. Celui-ci sera propriétaire du 18 juin 1901 au 21 septembre 1928 (des lots 16.1 à 19). En 1914, il fait faire des réparations et des changements à un édifice situé sur le lot 18 : «*/.../ making alterations to one story addition of a building erected on the said lot of land in order to convert the same into a moving picture studio /.../».¹⁰* Donc, en consultant les plans d'évaluation de la Ville de Longueuil aujourd'hui, on peut déduire que la bâtisse centrale qui se trouvait sur le lot 18 est celle dont on parle en 1914 et qui pourrait être celle de l'usine de 1901.

Entre 1928 et 1939, il y a beaucoup de changements de propriétaire. Le tout recommence à se stabiliser lorsque Joseph Labonté devient acquéreur des lots 16.1 et 18 en 1939 et du lot 17 en 1941. Les lots 19 et 20

* En consultant l'original aux A.N.Q.M. on constate qu'il s'agit de Félix fils.

** Il épouse à Longueuil Julienne Hurteau le 5 septembre 1899.

deviendront la propriété de William Archambault, en 1939, que les héritiers de Joseph Labonté achèteront en 1979. Ils revendront les cinq terrains à la Société en commandite Hérelle en 1985.

Concernant Messieurs Labonté et Archambault, le premier était grainetier-cribleur, tandis que la famille Archambault avait des réservoirs de pétrole et d'essence. On peut consulter l'annexe A pour voir les diverses transactions de cette dernière famille avec la Compagnie pétrolière impériale Limitée.

Ainsi se résume l'historique de ces cinq lots de terre. Bien sûr, il reste de nombreuses sources à consulter : archives, actes notariés,¹¹ devis de construction, journaux et revues d'époque. L'histoire architecturale des divers bâtiments serait à faire, de même que celle de la famille Haerens d'Hérelle afin de découvrir leur arrivée et leur départ de Longueuil. On pourrait aussi étudier le développement, l'importance et le rôle qu'a pu jouer la Royal Films sur le plan artistique dans la région montréalaise. Comme on peut le constater, ce ne sont pas les pistes qui manquent.

1. *Procuration faite devant Me Geo Weeckes*, le 29 septembre 1858, Bureau d'enregistrement de la ville de Longueuil, reg. B, vol. 31, page 513, n° 13 384.
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*, reg. B, vol. 44, p. 141, n° 19 011.
4. *Ibid.*, reg. B, vol. 51, p. 101, n° 22 754.
5. *Ibid.*, reg. B, vol. 60, p. 607, n° 28 215.
6. À ce sujet, voir l'*Index du bureau d'enregistrement de Longueuil*, pour le lot 348.16, qui nous reporte au registre D contenant l'énumération des terrains nécessaires à la construction de ce chemin de fer.
7. *Ibid.*, reg. B, vol. 61, p. 258, n° 28 575.
8. *Ibid.*, reg. D, P. 210, n° 414.
9. *Ibid.*, reg. B, vol. 62, p. 650, n° 29 387.
10. *Ibid.*, reg. D, p. 253, n° 530.
11. Lorsque cette recherche a été effectuée, en mars 1987, les Archives nationales du Québec à Montréal étaient fermées aux chercheurs en raison du déménagement à Pointe-Saint-Charles. En vue de la réalisation de ce cahier d'histoire, le président de la S.H.L., M. Édouard Doucet, a récemment consulté aux A.N.Q.M. l'acte de vente de Denise Page (épouse judiciairement séparée de Damase Brissette) à Félix Haerens d'Hérelle & Daniel Haerens d'Hérelle (manufacturiers). M^c Pierre Brais, notaire, 17 août 1899, minute # 11 255. M. Robert Rumilly, dans son *Histoire de Longueuil*, a donc commis une erreur de transcription en parlant des frères «Frédéric et Daniel Hérelle». Il faut lire «Félix et Daniel d'Hérelle».

Annexe A

Historique des lots

Subdivision des lots 348.16, 348.17, 348.18, 348.19 et 348.20 le 29 juillet 1874.

- Lot 348.16**
le 8 mai 1875
- Vente d'Isaac Coote, procureur général de Charles Irwin Grant, baron de Longueuil à Agapit Roussin :
Contenant les dits lots de terre de 72 pi. de front chaque sur la profondeur qui suit :
le numéro 16, 172 pi. & 8 po. de profondeur dans la ligne nord-ouest, et 171 pi. & 1 po. dans la ligne sud-est /.../
Les dits lots de terre, par le front, par le Chemin de Chambly, en profondeur par des lots non concédés d'un côté au nord-ouest par une rue projetée et de l'autre côté au sud-est par Joseph St-Michel sans bâtiment sus-érigé.¹
- Lot 348.17**
le 8 mai 1875
- Ibid* au lot 16, avec les renseignements suivants :
/.../ le numéro 17, 172 pi. & 1 po. de profondeur dans la ligne nord-ouest, et 169 pi. & 6 po. dans la ligne sud-est /.../.²
- Lot 348.18**
le 8 mai 1875
- Ibid* au lot 16, avec les renseignements suivants :
/.../ le numéro 18, 160 pi. & 6 po. de profondeur dans la ligne nord-ouest, et 167 pi. & 11 po. dans la ligne sud-est /.../.³
- Lot 348.19**
le 8 mai 1875
- Ibid* au lot 16, avec les renseignements suivants :
/.../ le numéro 19, 167 pi. & 11 po. de profondeur dans la ligne nord-ouest, et 166 pi. & 4 po. dans la ligne sud-est /.../.⁴
- Lot 348.20**
le 8 mai 1875
- Ibid* au lot 16, avec les renseignements suivants :
/.../ le numéro 20, 166 pi. & 4 po. de profondeur dans la ligne nord-ouest, et 164 pi. & 9 po. dans la ligne sud-est, mesures françaises /.../.⁵
- Lots 348.16 à 348.20**
le 17 mai 1881
- Vente d'Elisabeth Bouthillier, veuve Agapit Roussin.⁶ (difficulté de lecture pour le nom de l'acquéreur. Hypothèse : de Denise Page, épouse judiciairement séparée de Damase Brisette).
- Lots 348.20**
le 23 mai 1891
- Promesse de vente entre Dame Denise Page et Georges Parent.⁷
- Lot 348.20**
le 15 août 1891
- Vente de Madame Denise Page à Jean-Baptiste Trudeau, machiniste.⁸
- Lot 348.16.1**
le 1^{er} août 1899
- Resubdivision du lot 348.16 à 348.16.1
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 17 août 1899
- Vente de Denise Page à Félix et Daniel Haerens d'Hérelle (manufacturiers) de 8 lots de terre : 348.16.1, 17, 18, 19, 27.1, 28, 29 et 30.⁹

Chocolaterie d'Hérelle

- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 22 mars 1900 Cession entre **Hubert (Félix) Haerens d'Hérelle (chimiste), cédant et Daniel Haerens d'Hérelle (manufacturier), cessionnaire :**
/.../ le cédant transporte au cessionnaire /.../ pour les lots 16.1, 17, 18 et 19 /.../
Constructions sus-érigées : une usine servant actuellement à la fabrication du chocolat et machineries contenues dans la dite usine /.../ Raisons sociales : Sr. Francis Co., The Herelle & Chocolate Works.¹⁰
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 23 avril 1900 Obligation entre **Daniel Haerens, said d'Hérelle** et The Trust & Loan Cie of Canada.¹¹
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 28 juillet 1900 Reconnaissance de dette entre **Daniel Haerens d'Hérelle** et Madame **Augustine Haerens**, veuve de Félix père.¹²
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 30 juillet 1900 Cession et dation entre **Daniel Haerens d'Hérelle** en paiement à **Augustine Haerens**, sa mère.¹³
- Lot 348.20**
le 19 novembre 1900 Testament de l'épouse de Jean-Baptiste Trudeau, comprenant une description dudit lot.¹⁴
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 5 mars 1901 Charles Fournier dit Préfontaine, menuisier-entrepreneur :
/.../ déclare que j'ai été et suis actuellement occupé sur l'héritage de dame **Augustine Haerens** /.../ aux travaux suivants : la construction d'une bâtisse attenante à l'usine de chocolat de 31 x 52 pi., avec allonge de 17 x 20 pi., à 2 étages en briques solides en fournissant les matériaux et ce depuis le 10 octobre dernier 1900 /.../¹⁵
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 18 mars 1901 Même déclaration que celle de Charles Fournier dit Préfontaine de la part de l'architecte Maurice Perrault de Longueuil, en charge et surveillant des travaux ci-haut mentionnés.¹⁶
- Lots 348.16.1 à 348.19**
s.d. G.A. Alden, demandeur & **Augustine Haerens** et **Félix d'Hérelle, fils**, «The Herelle's Chocolate Works», défenderesse :
Par les présentes que le 12^e jour de mars dernier (1901) la dite défenderesse a fait à notre bureau un abandon judiciaire de ses biens pour le bénéfice de ses créanciers.¹⁷
- Lots 348.16.1 à 348.19**
Nomination de curateurs pour les insolubles d'Hérelle :
• Ambrose L. Kent
• Alphonse Turcotte, comptables de Montréal.¹⁸
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 18 juin 1901 Rapport des curateurs Kent et Turcotte :
Vente des Hérelle à William Alexander Mitchell, manufacturier de Toronto.¹⁹
- Lots 348.16.1 à 348.19**
le 8 novembre 1901 Décharge des droits des bailleurs de fonds :
Herelle's Chocolate Works, demandeur et **Daniel Haerens d'Hérelle**, défenseur. Concernant les lots 348.16.1, 17, 18, 19, 27.1, 28, 29 et 30.²⁰

Lot 348.20 le 16 juin 1910	Décès de Madame Jean-Batiste Trudeau. Contient une description du lot ²¹
Lot 348.20 le 12 mars 1914	Vente de Jean-Baptiste Trudeau à Ernest Barrette. ²²
Lots 348.18 le 10 janvier 1914	James McNeil déclare avoir travaillé pour A.W. Mitchell, manufacturier à Toronto, aujourd'hui occupé par les sieurs John E. Aboldt, John W. Peachy, et Maurice Marcelot sous le nom de la firme : Royal Films. /.../ making alterations to one storey addition of a building erected on the said lot of land in order to convert the same into a moving picture film studio /.../. ²³
Lot 348.18	Joseph-Adrien Crevier, ferblantier-plombier, exécute des travaux sur la bâtisse principale. ²⁴
Lots 348.16.1 à 348.19 le 21 septembre 1928	Vente d'Alexander Mitchell à Charles Alexander Lang. ²⁵
Lots 348.16.1 à 348.19 le 24 octobre 1928	Vente de Charles Alexander Lang à Morris Lerner. ²⁶
Lots 348.16.1 à 348.19 le 8 mai 1929	Vente de Morris Lerner à l'Anglo Canadian Clothing Co. Ltd. ²⁷
Lots 348.16.1 à 348.19 le 1 ^{er} juin 1932	Faillite de l'Anglo Canadian Clothing Co. Ltd. ²⁸
Lots 348.16.1 à 348.19 le 1 ^{er} juin 1932	Vente et rétrocession Nathan Grolstein & al. ²⁹
Lots 348.16.1 à 348.19 le 1 ^{er} juin 1932	Vente de l'Anglo Canadian Clothing à Morris Lerner et Jonas Sklofsky. ³⁰
Lots 348.16.1 à 348.19 le 1 ^{er} juin 1932	Dation entre Jonas Sklofsky et Charles Alexander Lang. ³¹
Lots 348.18 le 18 décembre 1935	Vente de Charles Alexander Lang à Harvey Wood. ³²
Lot 348.20	Avis de vente pour taxes : 13 novembre 1935 4 décembre 1935 2 septembre 1936 16 octobre 1936 18 mai 1938 21 juin 1938 ³³
Lot 348.18 le 18 mai 1938	Avis de vente pour taxes. ³⁴
Lot 348.16.1 le 5 mai 1939	Vente de Charles Alexander Lang à Joseph Labonté. ³⁵
Lots 348.18 à 348.20 le 27 juin 1939	Vente de D. Viger, es. qual. à la Cité de Longueuil. ³⁶

<p>Lots 348-19, 20 le 9 août 1939</p>	<p>Vente de la Cité de Longueuil à William Archambault.³⁷</p>
<p>Lot 348.18 le 5 octobre 1939</p>	<p>Vente de la Cité de Longueuil à Joseph Labonté.³⁸</p>
<p>Lot 348.17 le 5 juillet 1941</p>	<p>Vente de Charles Alexander Lang à Joseph Labonté.³⁹</p>
<p>Lots 348.16, 17, 18</p>	<p>Du 23 février 1952 jusqu'au 18 juillet 1963, diverses actions financières entre les membres de la famille Labonté.</p>
<p>Lots 348.19 et 20</p>	<p>Du 17 décembre 1940 jusqu'au 20 avril 1965, diverses actions financières entre la veuve de William Archambault et la Compagnie pétrolière impériale Ltée.</p>
<p>Lots 348.17, 19 et 20 le 20 avril 1965</p>	<p>Avis de la Cité de Longueuil. Jugement et homologation.⁴⁰</p>
<p>Lots 348.19, 20 le 11 septembre 1968</p>	<p>Vente de Veuve William Archambault à Opération d'Auto-Lave du Canada Ltée.⁴¹</p>
<p>Lots 348.19, 20 14 octobre 1969</p>	<p>Convention entre compagnie impériale Ltée et Opération Lave-Auto.⁴²</p>
<p>Lots 348.19, 20 le 10 mars 1971</p>	<p>Bordereau de bail entre la Compagnie Pétrolière Impériale et Opération d'Auto-Lave.⁴³</p>
<p>Lots 348.16.1, 17, 18</p>	<p>Le 10 juin 1974 et le 18 décembre 1980, deux hypothèques contractées par Joseph Labonté.</p>
<p>Lots 348.19 et 20 le 2 août 1979</p>	<p>Vente de la Compagnie pétrolière impériale Ltée à Joseph Labonté.⁴⁴</p>
<p>le 30 octobre 1985</p>	<p>Vente de Joseph Labonté à la Société en commandite Hérelle.⁴⁵</p>

RÉFÉRENCES

1. Bureau d'enregistrement de la Ville de Longueuil, registre B., volume 31, page 513, n° 13 384 ou chez M^e Pierre Brais, le 7 mai 1875, minutes 884.
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. Reg. B, vol. 44, p. 141, n° 19 011 ou chez M^e Bouthillier, le 17 mai 1881, minutes 1 333.
7. Reg. B, vol. 51, p. 101, n° 22 660 ou M^e Pierre Brais, le 23 mai 1891, minutes 8 219.
8. Reg. B, vol. 51, n° 22 754 ou M^e Pierre Brais, le 15 août 1891, minutes 8 288.
9. Reg. B, vol. 60, p. 607, n° 28 215 ou M^e Pierre Brais, minutes 11 255.
10. Reg. B, vol. 61, p. 258, n° 28 575 ou M^e Pierre Brais, le 22 mars 1900, minutes 11 471.

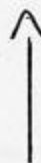
11. Reg. B, vol. 61, p. 325, n° 28 615 ou M^e A.D. Jobin, le 23 avril 1900, minutes 14 366.
12. Reg. B, vol. 61, p. 656, n° 28 795 ou M^e Victor Morin, le 28 juillet 1900, minutes 5 438.
13. Reg. B, vol. 61, p. 659, n° 28 796 ou M^e Victor Morin, le 30 juillet 1900, minutes 5 442.
14. Reg. B, vol. 74, p. 162, n° 36 591 ou M^e Joseph P. Trépanier, le 19 novembre 1900, minutes 694.
15. Reg. D, p. 210, n° 414, assermenté par Robert Lamarre.
16. Reg. D, p. 210, n° 415, assermenté par J.A. Labadie.
17. Reg. B, vol. 62, p. 570, n° 29 338 ou Cour Supérieure no 46.
18. Reg. B, vol. 62, p. 570, n° 29 339.
19. Reg. B, vol. 62, p. 650, n° 29 387.
20. Reg. B, vol. 63, p. 580, n° 29 963.
21. Reg. B, vol. 74, p. 163, n° 36 592.
22. Reg. B, vol. 85, p. 474, n° 42 969.
23. Reg. D, p. 253, n° 530.
24. *Ibid.*, p. 255, verso, n° 537.
25. Bureau d'enregistrement de Longueuil, volume 2x, n° 67 826.
26. Vol. 2x, n° 67 951.
27. Vol. 2x, n° 68 695
28. Vol. 2x, n° 154-155.
29. Vol. 2x, n° 72 765.
30. Vol. 2x, n° 72 766.
31. Vol. 2x, n° 72 767.
32. Bureau d'enregistrement de Longueuil, vol. 2x.
33. Vol. 2x, n° 76 494.
34. Vol. 2x.
35. Vol. 2x, n° 80 452.
36. Vol. 2x, n° 80 665.
37. Vol. 2x, n° 80 852.
38. Vol. 2x, n° 81 089.
39. Vol. 2x, n° 83 618.
40. Vol. 2x, n° 25 4229-30.
41. Vol. 2x, n° 30 3110.
42. Vol. 2x, n° 31 9461.
43. Vol. 2x, n° 34 0797.
44. Vol. 2x, n° 53 6312.
45. Vol. 2x, n° 69 1718.

LOTS sur lesquels la Société en commandite Hérelle se trouve aujourd'hui

Lot 348.20 166 pi.4 po. (n.-o.) x 164 pi.9 po. (s.-e.)	Lot 348.19 167 pi.11 po. (n.-o.) x 166 pi.4 po. (s.-e.)	Lot 348.18 160 pi.6 po. (n.-o.) x 160 pi.11 po. (s.-e.)	Lot 348.17 172 pi.1 po. (n.-o.) x 169 pi.6 po. (s.-e.)	Lot 348.16.1 172 pi.8 po. (n.-o.) x 171 pi.1 po. (s.-e.)
---	--	--	---	---



CHEMIN DE CHAMBLY



- Cimetière de la paroisse Saint-Antoine de Longueuil -

(Bureau d'enregistrement, 4 mai 1875)

Ancienne voie ferrée

LE DOCTEUR FÉLIX-HUBERT D'HÉRELLE, BACTÉRIOLOGISTE

par Marcel Cadotte, M.D., M. Sc.

Des grands bactériologistes français, successeurs et fidèles disciples de Pasteur, l'histoire médicale retient, entre autres, les noms de Roux, de Martin, de Borrel et de Calmette. D'autres, plus jeunes, sans avoir connu le maître, furent néanmoins imprégnés de son influence. L'un de ceux-ci se nomme Félix d'Hérelle. Les traités d'histoire de la médecine lui consacrent quelques pages ou du moins quelques paragraphes.

Durant nos études médicales, ce savant fascina notre esprit, non seulement par le sujet ésotérique de ses recherches faites au début du présent siècle, mais par le fait de ses origines montréalaises. En effet, Félix d'Hérelle naquit à Montréal, le 25 avril 1873. Ses découvertes médicales, obtenues à Paris, autorisent la France à le revendiquer comme l'un des siens. Quant à nous, ses origines pourraient nous permettre de le considérer comme l'un des nôtres.

Son père était Canadien français, sa mère de souche hollandaise. Le jeune Félix eut le malheur de perdre son père à l'âge de six ans. L'orphelin suivit alors sa mère en France. Il y fit ses études médicales qu'il termina en Hollande. Lui-même nous apprend dans l'un de ses écrits qu'il poursuivit des études à l'Université de Leyde.

Jeune médecin, il entreprend sa carrière vagabonde qui va le conduire à occuper des postes scientifiques dans pas moins de dix pays. Il se dirige d'abord vers le Guatemala où on lui offre la direction d'un laboratoire médical et un poste d'enseignant à la faculté de Médecine. Il y poursuit des recherches sur les fermentations comme l'avait fait Pasteur avant lui. Ses recherches l'amènent chez les Indiens du Yucatan. Le Gouvernement



Le Dr Félix-Hubert d'Hérelle (1873-1949)
Photo : Archives de l'Institut Pasteur, Paris

mexicain l'envoie, en 1908, à l'Institut Pasteur de Paris pour parfaire ses connaissances. Il y restera jusqu'en 1921 et se lia d'amitié avec le docteur Eliava qu'il retrouva plus tard dans des circonstances malheureuses en Russie. Ses recherches portent sur des bacilles responsables d'entérite.

Le directeur de l'Institut Pasteur, le docteur Émile Roux, l'envoie en mission en Tunisie combattre le fléau des sauterelles qui, périodiquement, apparaissent et ne sont pas sans causer certains problèmes hygiéniques en plus de leur déprédation. Il retrouve les mêmes bacilles, agents d'entérite, et revient en faire part aux autorités de l'Institut Pasteur. On y est alors aux prises avec une épidémie de dysenterie chez des militaires cantonnés à Maisons-Laffitte. Ce fut l'occasion d'une importante découverte, celle du bactériophage, sorte de virus qui se comporte comme parasite des bactéries et les détruit. Le 10 septembre 1917, le docteur Roux présente à l'Académie des Sciences, au nom de Félix d'Hérelle, un travail intitulé : «Sur un microbe invisible antagoniste du bacille dysentérique». La lecture de cette note nous permet de conclure au génie de notre compatriote et à son esprit d'observation. Les grandes découvertes sont en effet, dans la plupart des cas, le fruit de réflexions sur des faits simples. Seul le génie perçoit une relation entre ces faits et ce fut le mérite d'Hérelle. Il donne à ces virus qu'il avait isolés le nom de bactériophages.

Après quelques travaux effectués en Indochine, il livre au public médical la synthèse de ses recherches dans son célèbre ouvrage *le Bactériophage et son comportement*. Puis il quitte l'Institut Pasteur de Paris et va professer au pays de sa mère à l'Université de Leyde. Après deux ans, ses goûts de changement et de voyages le poussent à accepter un poste de conseiller sanitaire en Égypte. En 1927, on le retrouve aux Indes où il entreprend des recherches sur le choléra et son traitement. Il devient par la suite, de 1928 à 1934, professeur invité à l'Université Yale, au Connecticut. On peut facilement imaginer que, si près de sa terre natale, il dut venir à Montréal se retremper dans la ville qui l'avait vu naître.

En 1935, il quitte les États-Unis et va occuper un poste de recherche et de directeur d'Institut en Russie. Il y retrouve son ami le docteur Eliava qui, à la suite de circonstances politiques, est arrêté et fusillé. D'Hérelle quitte la Russie sur-le-champ et rentre en France. Il s'installe à Paris qu'il ne quittera plus jusqu'à sa mort, sauf pour une résidence surveillée à Vichy, imposée par les Allemands durant l'occupation, à cause de sa ci-

toyenneté canadienne. En effet Félix d'Hérelle n'avait jamais voulu abandonner la citoyenneté du pays où il naquit. Il mourut à Paris le 22 février 1949.

Un de ses disciples, le virologue français Pierre Lépine, dit de d'Hérelle qu'«il était une curieuse et attachante personnalité. Vif, parfois irascible, il était un ami fidèle et sûr. D'Hérelle, qui avait la plus haute idée de l'importance de sa découverte, était resté le plus simple des hommes. Travailleur acharné, impétueux, d'Hérelle a été mû par un instinct génial beaucoup plus que par l'application de principes logiques. Presque toujours il a entrevu en un éclair, à partir de faits observés, les conséquences de son observation».

Avant de mourir, Félix d'Hérelle eut la joie de voir le microscope électronique préciser la structure du micro-organisme qu'il avait découvert et étudié près de trente ans auparavant.

Sa ville natale, grâce à Léon Trépanier, s'est souvenue de ce fils en l'honneur duquel une rue porte le nom.* Lorsque nous y passons, toutes les péripéties de cette vie trépidante et aventureuse, ponctuée d'une découverte médicale importante, nous reviennent à l'esprit.

Reproduction d'un article paru dans le Cahier # 1 de la Société historique de Montréal, automne 1981.

Bibliographie

- Biot, René; *Vocation de la médecine française*, Plon, Paris, 103-106, 1955.
Stent, Guenther-S.; *Molecular Biology of Bacterial Viruses*, Freeman and Company, San Francisco, 1-15, 1963.
Bariety, Maurice, Coury, Charles; *Histoire de la Médecine*, Fayard, Paris, 720, 1963.
Grand Larousse Encyclopédique; Hérelle Félix d', Librairie Larousse, tome 5, 1962.
Lépine, Pierre; *Notes nécrologiques de Félix d'Hérelle*, Annales de l'Institut Pasteur, 457-460 mai 1949.
Trépanier, Léon; *Étonnante carrière de Félix d'Hérelle, savant canadien, né à Montréal et une des gloires de l'Institut Pasteur de Paris*, La Patrie 23 octobre 1949.

* Dans le parc industriel de Longueuil, une rue porte également le nom de ce savant de réputation internationale pour souligner son séjour dans notre ville et son association avec son frère Daniel dans l'exploitation de «la plus grande chocolaterie au Canada».

Curriculum vitae de Félix d'Hérelle (1873-1949)

- 25 avril 1873** Naissance à Montréal, de père canadien-français et de mère d'origine hollandaise.
- 1879** Mort du père.
- Vers 1880** Sa mère émigre en France et emmène l'enfant. Par la suite, études au Lycée Louis-le-Grand à Paris.
- 1888** Baccalauréat à Lille; études de médecine à Paris et Lille.
- 1893** Mariage avec Marie Caire dont il aura deux filles. Retour au Canada à une date inconnue.
- 1900 ou 1901** Obtention du grade de M.D. à l'Université de Montréal.
- 1901** Départ pour le Guatemala et premier emploi comme directeur du laboratoire de bactériologie de l'Hôpital général de Ciudad Guatemala, en même temps professeur de microbiologie à la faculté de Médecine.
- 1906** Études sur la fermentation de l'agave à sisal, Yucatan, Mexique.
- 1907** Bactériologiste au service du Gouvernement mexicain à Mérida, au Yucatan. S'intéresse à une maladie contagieuse des sauterelles, causée par la bactérie *Coccobacillus acridiorum*, classifié plus tard comme un *Enterobacter*.
- 1908** Envoyé par le Gouvernement du Mexique à l'Institut Pasteur de Paris pour y faire un stage.
- 1909** Entrée à l'Institut Pasteur comme assistant de Salimbeni. Travaux avec Delzenne et Pozerski sur le coccobacille.
- 1910** Retour au Yucatan.
- 1911** Nouveau stage à Paris.
- 1911-1913** En Argentine comme chargé de mission du Gouvernement de l'Argentine, pour trouver un moyen contre les invasions de sauterelles.
- 1914-21** Retour à Paris; assistant puis chef de laboratoire à l'Institut Pasteur de Paris, missions en Turquie (1914), Algérie et Tunisie (1915) pour combattre les sauterelles.
- Mise au point d'une méthode de vaporisation qui obtient un certain succès. Première observation du phénomène bactériophagique (1915).
- Août 1916** Retour à Paris pour étudier le microbe de la dysenterie et découverte des bactériophages dans des selles de malades.
- 10 sept. 1917** Présentation de cette découverte par Émile Roux, directeur de l'Institut Pasteur, dans une note adressée à l'Académie des sciences. L'article est court, mais classique par sa clarté et justesse d'interprétation.

Félix-Hubert d'Hérelle

- 1919 Isolement de bactériophages pour le typhus aviaire.
- 1921 Mission en Indochine pour étudier la dysenterie humaine et la barbone du boeuf; isolement de phages contre la peste et la barbone.
- 1922-23 Professeur extraordinaire à l'Université de Leyde en Hollande.
- 1924-25 Directeur du Service bactériologique du Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire d'Égypte, à Alexandrie. Traitement de cas de peste par des phages (1925).
- 1927 Mission en Assam à la requête du Gouvernement britannique; prévention du choléra par les phages avec succès spectaculaires.
- 1928-32 Professeur de protobiologie, science créée par d'Hérelle lui-même, à l'Université d'Yale aux États-Unis.
- 1933 Fondation du Laboratoire du bactériophage à Paris.
- 1934-36 Appelé par le Gouvernement soviétique à fonder des instituts pour l'étude du bactériophage à Tiflis, Kiev et Kharkov.
- 1936 Retour à Paris et travaux scientifiques.
- 1939-45 Interné par les Allemands à Vichy.
- 22 février 1949 Mort à Paris.

Honneurs et médailles

- 1925 Doctorat d'honneur en médecine, Université de Leyde, Pays-Bas. Médaille décennale de Leeuwenhoek, pour la découverte bactériologique la plus importante de la décennie, Académie des sciences, Amsterdam, Pays-Bas.
- 1928 Médaille Schaudinn, Vienne, Autriche.
Médaille William Wood Geshard, Philadelphie, États-Unis.
Doctorat d'honneur en médecine, Université d'Yale, États-Unis.
- 1930 Doctorats d'honneur de l'Université Laval, Québec, et de l'Université de Montréal, Canada.
Médaille d'or, Asiatic Society, Calcutta, Inde.
- 1934 Doctorats d'honneur des universités de Tiflis et Bakou, U.R.S.S.
- 1947 Médaille commémorative, Société française de microbiologie, Paris, France.
- 1948 Prix Petit d'Ormoy, Académie des sciences de Paris, France.

Membre honoraire des sociétés suivantes

Royal Society, Canada
Société de biologie, Paris, France

Société de microbiologie, Léningrad, U.R.S.S.
Scientific Club, Winnipeg, Canada

Publications

97 articles, monographies sur les bactériophages dont les livres suivants :

- 1921 Le bactériophage, son rôle dans l'immunité, Masson, Paris; traductions en anglais, allemand, hollandais et russe.
- 1923 Les défenses de l'organisme, Masson, Paris, traduction anglaise.
- 1926 Le bactériophage et son comportement, Masson, Paris, traduction anglaise.
- 1930 Studies on Asiatic Cholera, Williams & Wilkins, Baltimore, et Maloine, Paris.
- 1933 Le bactériophage et ses applications thérapeutiques, Masson, Paris, traduction anglaise.
- 1938 Le phénomène de la guérison dans les maladies infectieuses, Masson, Paris.
- 1948 L'étude d'une maladie, le choléra, maladie à paradoxes, Masson, Paris.

*Dossier fourni par le Dr W.-H. Ackermann,
professeur de microbiologie à l'Université Laval*

Nous remercions également de leur précieuse collaboration la regrettée Germaine d'Hérelle, Solange d'Hérelle ainsi que Mme Juliette Desjardins, de Montréal

**BUREAU DE DIRECTION
1988**

Président de la Société :	Edouard Doucet
Président du Bureau :	André Archambault
Vice-président :	Louis Lemoine
Trésorier :	Fernand Garand
Secrétaire :	Louise Doucet
Directeurs :	Suzanne Léonard Claude Lamothe (remplacé par Serge Ménard)

Devise de la Société

NOTRE HISTOIRE, NOTRE IDENTITÉ

Né à Longueuil en 1875

ALPHONSE-JOSEPH LAVOIE, PIONNIER DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

par Jacques-Clément Fortin

Au début des années vingt, un autre Montréalais décida de mettre sur le marché une voiture vraiment adaptée aux conditions climatiques du Québec. M. Alphonse-Joseph Lavoie avait vu le jour à Longueuil en 1875. Ingénieur de carrière, il fut membre de la réputée et prestigieuse Society of Automotive Engineers dont le sigle SAE apparaît sur une foule de produits d'usage courant dans le monde routier. Vers la fin de la Première Guerre mondiale, M. Lavoie (qui avait inventé un moteur V6 en 1910) donna suite à son projet grandiose en aménageant un petit atelier mécanique à l'angle des rues de Lorimier et Ontario. Chroniquement à court d'argent mais non d'idées géniales, M. Lavoie dut se résoudre un jour à lancer des actions sur le marché boursier, ce qui lui permit de se maintenir à flot entre 1918 et 1923. Manquant d'équipements mécaniques, M. Lavoie devait souvent recourir à des ateliers extérieurs pour faire exécuter ses travaux de grande précision, lorsqu'il ne pouvait confier cette tâche aux mécaniciens et tourneurs qu'il avait lui-même embauchés. Comme tous les individualistes, M. Lavoie était intraitable sur plusieurs points, surtout lorsqu'il s'agissait de réaliser différentes pièces d'après ses dessins originaux.

Néanmoins, cet ingénieur souvent considéré comme hargneux et vindicatif, savait être fort humain avec quelques rares intimes qui comprenaient sa philosophie de la vie. Bourreau de travail, il ne dormait parfois que trois ou quatre heures par nuit tant il avait à coeur de terminer son prototype de voiture dotée de freins aux quatre roues, d'une suspension avant très originale et d'une transmission de type planétaire, ancêtre de la

boîte automatique moderne. Quant au moteur de la Lavoie, c'était un quatre-cylindres à huit soupapes d'échappement, le tout relié à un arbre à cames en tête, formule devenue très populaire en Europe et au Japon pendant la dernière décennie. Le refroidissement de la culasse (celle-ci pouvait être remplacée) était assuré par une huile légère de préférence à l'eau ordinaire. La Lavoie était montée sur un vieux châssis Mercer. La carrosserie fut entièrement réalisée à la main, de même que les pare-chocs d'aluminium avant et arrière. L'auto dépassait facilement les 80 km/h grâce à l'emploi de matériaux en alliage. Son apparence, surcarrée, laissait à désirer, ce qui nuisait considérablement à sa popularité commerciale. On jugeait la carrosserie trop «boîte», ce qui ralentirait sûrement la marche de la voiture, croyait-on à tort.

Faute de commandes et devant l'impossibilité de remettre une voiture à chacun de ses actionnaires, l'atelier Lavoie ferma ses portes définitivement après de fructueux essais routiers. L'ingénieur régla ses créanciers le mieux possible, cédant même son prototype au début des années trente à un vieil ami. M. Lavoie prit le chemin des États-Unis où il travailla aux usines General Motors à Détroit, puis chez Cord, marque automobile étatsunienne qui disparut vers 1935 et qui s'était fait connaître par ses véhicules à traction avant. Le 24 avril 1941, M. Lavoie s'éteignit à Montréal à l'âge de 65 ans, frustré de n'avoir pu doter le Québec d'une voiture correspondant pourtant à ses besoins particuliers.

Extrait du registre des naissances de la paroisse Saint-Antoine de Longueuil.

B. 70.
 Jos. Alph. Lavoie. Les premiers Juillet, mil huit cent soixante quinze,
 par nous Pasteur Souffignac, a été baptisé Joseph
 Alphonse né, le même jour, du légitime mariage
 d'Alphonse Lavoie menuisier et d'Adeline
 Lambert de cette paroisse. Parrain Eusèbe La-
 voie, marraine Domitille Bourdon qui, ainsi
 que le père, ont eu dignes
 Alphonse Lavoie Eusèbe Lavoie
 Domitille Bourdon G. Thibault P. J.

«Les voyageurs des Cantons de l'Est,
de la Nouvelle-Angleterre et de
tous les pays de l'Europe
passèrent par Longueuil.»

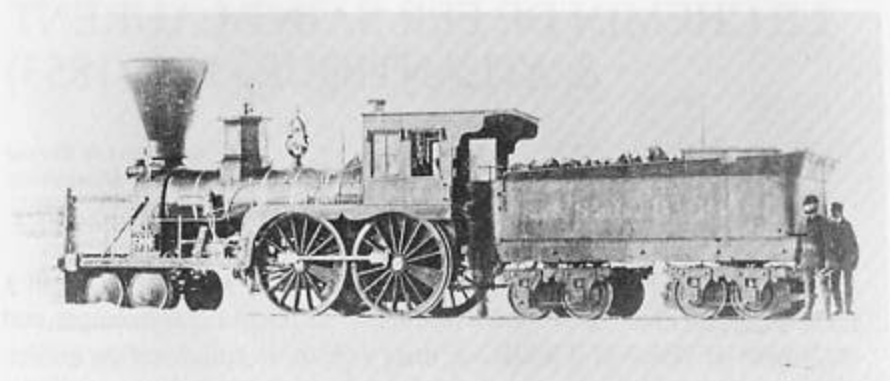
LE CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT & ATLANTIQUE (1845-1853)

*par Albert de Breyne
Société d'histoire de Montarville*

La conception et la construction du chemin de fer reliant Longueuil à Portland, dans l'État du Maine, constituent un magnifique exemple non seulement de vision et d'initiative, mais surtout de collaboration entière de citoyens de deux pays dans la réalisation d'un projet d'envergure internationale. On doit dire «citoyens» parce que les gouvernements du Canada et des États américains n'ont pas participé directement au projet, lequel s'avéra finalement un succès éclatant résultant des efforts de l'entreprise privée.

Depuis nombre d'années les commerçants de Montréal réalisaient la nécessité de relier leur ville à un port de mer pour le transport des marchandises et des voyageurs vers l'Europe durant l'hiver, quand la navigation sur tout le Saint-Laurent était interrompue à cause des glaces. Le projet d'une liaison ferroviaire entre Montréal et la côte de l'Atlantique se dessina en 1844 lors de réunions de promoteurs tenues à Montréal et à Sherbrooke. L'un des principaux promoteurs était Alexander T. Galt, de Sherbrooke, commissionnaire de la British North America Land Company. Celui-ci s'intéressait à tout projet de chemin de fer reliant Montréal à la côte de l'Atlantique qui favoriserait du même coup la colonisation des Cantons de l'Est où sa compagnie possédait des terres totalisant 747 000 acres. Le village de Sherbrooke, avec une population d'à peine 800 âmes et entouré de forêts, en retirerait des avantages considérables.

Deux groupes de promoteurs américains, l'un de Portland et l'autre de Boston, cherchaient à attirer le chemin de fer vers leur ville respective.



Au Canada, la plus ancienne photographie d'une locomotive à vapeur est celle de la Coos, de la Cie Atlantique & Saint-Laurent, prise soit à Longueuil, soit à Island Pond au Vermont. *Collection Omer Lavallée.*

L'un des principaux instigateurs du projet de Portland, un jeune avocat du Maine, John Poor, avait plaidé en 1844 en faveur d'un projet de chemin de fer de Portland en direction des Cantons de l'Est au Québec qui ferait la correspondance, près de la frontière internationale, avec une ligne canadienne en partance de la rive sud du Saint-Laurent en face de Montréal. Cette ligne avait l'avantage d'avoir une longueur de 160 km de moins que celle reliant Montréal à Boston.

À la fin d'un voyage qui le conduisit à travers les États du Maine, du New Hampshire et du Vermont pour promouvoir son projet, John Poor se rendit à Sherbrooke où il obtint l'appui d'Alexander Galt. Ce dernier organisa des comités pour solliciter l'appui financier des citoyens des Cantons de l'Est, et se chargea de présenter le promoteur de Portland aux principaux commerçants et hommes d'affaires de Montréal.

Sans tarder, le comité de Portland fit incorporer la société Atlantic & St. Lawrence Railroad, et, le 10 février 1845, sa charte fut adoptée par la Législature de l'État du Maine. Dans l'intervalle une délégation venue de Boston négociait avec la Montreal Board of Trade et était sur le point de conclure une entente quand deux délégués de Portland, John Poor et William Preble, arrivèrent avec la confirmation de l'adoption de la charte de la société américaine. Les deux délégués plaidèrent si bien leur cause que les membres de la Montreal Board of Trade se déclarèrent en faveur de leur projet.

Quelques jours plus tard, la St. Lawrence & Atlantic Railroad Company fut incorporée par les Montréalais John Torrence, Peter McGill, William Molson, George Moffat ainsi que par Samuel Brookes et Edward Hale de Sherbrooke. La charte de la Compagnie fut adoptée par la Législature canadienne le 17 mars 1845 avec un capital de 2 400 000 \$, ce qui correspond à environ 100 000 000 \$ en 1988.

Par la suite vint la tâche ardue de la levée de fonds. Les livres pour la souscription au capital-actions furent ouverts le 9 juin 1845. Les résultats durant la première année furent très décevants. Les commerçants et financiers de Montréal n'achetèrent que 1 700 actions ce qui était inférieur au montant souscrit dans les Cantons de l'Est. On songeait à abandonner le projet.

En désespoir de cause, les membres du conseil d'administration, sous la présidence de George Moffat, organisèrent une immense assemblée au Champ-de-Mars le 10 août 1846. Des discours en faveur du chemin de

fer furent prononcés par des personnalités de l'époque telles que Francis Hinck, Henri Holmes, Louis-Hippolyte Lafontaine et Georges-Étienne Cartier. Leur participation eut l'effet escompté. En effet 500 actions furent vendues sur-le-champ et 500 autres avant le début de la construction. Durant les jours qui suivirent, une campagne de porte à porte augmenta les souscriptions locales à 200 000 £ sterling (40 000 000 \$ en 1988). À l'assemblée des membres du conseil d'administration du 22 août 1846, ceux-ci eurent la joie d'annoncer que le projet serait poursuivi.

Les soumissions des entrepreneurs pour la construction du premier tronçon de Longueuil à Saint-Hyacinthe furent ouvertes le 25 août suivant. La construction fut entreprise avec quelque 1 500 ouvriers irlandais. Le principal défi pour l'ingénieur en chef, Arthur Morton, fut le Richelieu. Il fut franchi par six travées de 46 m et un pont ouvrant d'une longueur de 17 m, près de la rive ouest. La construction de la première division terminée, la voie fut ouverte le 27 décembre 1848. Le coût total du projet était de 198 000 £.

Pour amorcer l'exploitation, on acheta trois locomotives usagées, la **Longueuil**, la **Britannia**, la **Princess** et on fit à Portland l'acquisition d'une neuve, la **Montréal**. L'inauguration officielle du tronçon eut lieu le 10 février 1849. Lord Elgin, le gouverneur général accompagné des membres de la Législature prirent place à bord d'un wagon d'un train spécial pour un trajet d'une heure et demie jusqu'à Saint-Hyacinthe où un grand banquet les attendait à la gare.

À partir du 22 janvier 1849, des trains réguliers circulaient deux fois par jour. Ils partaient de Longueuil à 9 heures et à 16 heures. De Saint-Hyacinthe à 6 heures et à 14 heures. La compagnie fit construire à Longueuil des quais pour les voyageurs, le fret et le transfert des wagons. De là, un bateau-vapeur, *l'Aigle*, fut mis en service pour faire la liaison avec Montréal. En hiver, on traversait sur la glace en traîneaux tirés par des chevaux.

La construction du deuxième tronçon de Saint-Hyacinthe à Richmond, sur le Saint-François, fut financée par la vente de 175 000 £ sterling d'actions à la Ville de Montréal et on obtint, en plus, un montant de 50 000 £ de la British North America Land Company et du Séminaire Saint-Sulpice. Le solde, soit 400 000 £, fut comblé par une vente d'obligations provinciales. La construction fut reprise sous la direction de

l'ingénieur en chef Casmir Gzowski, exilé polonais qui remplaçait Arthur Morton.

Le 15 octobre 1851, la voie fut complétée jusqu'à Richmond, et le 11 septembre 1852, on vit arriver le train à Sherbrooke. En vertu d'une entente avec la compagnie américaine, la compagnie canadienne devait construire et maintenir à ses frais la voie jusqu'à Island Pond, au Vermont, à 20 km de la frontière. En passant par Stanhope, Québec, la liaison entre les voies de la St. Lawrence & Atlantic Railroad de Longueuil et celles de la ligne américaine, la Atlantic & St. Lawrence Railroad de Portland, eut lieu avec des célébrations appropriées, le 11 juillet 1853. À ce moment-là, la compagnie canadienne était déjà dans le giron de la Grand Trunk Railway System (la compagnie du Grand-Tronc) qui en avait pris possession officielle le 1^{er} juillet 1853. Par la suite, les nouveaux propriétaires louèrent la ligne de la compagnie américaine et exploitèrent toute la ligne de Longueuil à Portland, d'une longueur de 479 km.

Le service régulier entre Longueuil et Portland fut inauguré le 18 juillet 1853, quand deux trains par jour en chaque direction ont commencé à circuler. Le train-poste passait la nuit à Sherbrooke, mais le deuxième train, *le Rapide*, couvrait le trajet de 479 km en onze heures et demie.

Enfin le grand rêve des Canadiens et des citoyens des États du nord-est de la Nouvelle-Angleterre se matérialisa. La ligne reliant les deux pays devint la première «grande» ligne internationale de l'Amérique du Nord. La communication ferroviaire entre Montréal-Longueuil et Portland fournit un puissant stimulant pour le commerce, non seulement de ces endroits, mais de tout le territoire desservi par cette ligne. La liaison avec un port de mer favorisa le tourisme international et, avec celui-ci, les échanges culturels prirent un essor sans précédent. Les voyageurs des Cantons de l'Est, de la Nouvelle-Angleterre et de tous les pays de l'Europe passèrent par Longueuil et leur transfert sur le bateau-vapeur offrait un spectacle animé.

Si le chemin de fer facilitait le transport des voyageurs et des marchandises en hiver, les Canadiens en profitèrent en grand nombre durant l'été pour se rendre à Old Orchard Beach et aux autres plages de la Nouvelle-Angleterre. Cette ligne de communication fut aussi la ligne empruntée

par de nombreux Québécois lors de leur exode vers les États de la Nouvelle-Angleterre.

Le terminus canadien du chemin de fer apporta une grande prospérité à Longueuil. Les ateliers employaient plus de 300 personnes. Malheureusement cet état de choses ne devait pas durer et le chemin de fer, qui fut la prospérité de Longueuil, fut la cause de sa ruine en 1860 quand le Grand-Tronc transféra les ateliers et les autres installations ferroviaires à la pointe Saint-Charles et à Saint-Lambert suite à la construction du pont Victoria entre 1854 et 1859.

Comme pour les autres municipalités traversées, le chemin de fer contribua à l'essor important que prit le développement de Saint-Bruno en facilitant le transport de marchandises comme le foin, le grain et le bois, et plus tard, favorisa l'établissement des serres pour la culture des roses par la Mount Bruno Floral Company. Pour les voyageurs, le nouveau lien avec Montréal fut un progrès énorme, surtout après que la construction du pont Victoria fut complétée en 1860. Le service fréquent des trains de passagers fit de Saint-Bruno une banlieue de Montréal et contribua sensiblement à son développement résidentiel phénoménal à partir de l'année 1950.

La première gare à Saint-Bruno se trouvait à l'angle de la voie ferrée et la montée du Dépôt (qui est devenue la rue des Cèdres) près du pont Noir. Cette gare fut détruite par le feu au début du siècle et fut remplacée par la gare près du chemin de la Rabastalière.

La ligne ferroviaire, au début, ne comportait qu'une seule voie bien que le terrain acquis eût été prévu pour une voie future additionnelle, ce qui a été accompli entre Montréal et Sainte-Rosalie vers 1910. Auparavant, il y avait une pente assez prononcée que les trains devaient franchir près de la première gare. Afin d'aider les trains à monter cette pente on a dû garder une locomotive sous pression à cet endroit. Cette pente raide fut éliminée par le creusage d'un passage à travers la colline vers 1910 quand la voie fut doublée. Afin de permettre la traversée de la voie, on construisit le pont Noir et un autre pont pour relier les deux parcelles de terre sur la ferme d'Adélarde Mongeau à l'est de la rue des Cèdres.

Jusqu'à 1874, la largeur de la voie entre les deux rails était de 5 pieds et demi. Il fut décidé en 1872 de faire la transformation en voie «standard» de 4 pieds 8 1/2 pouces pour correspondre avec les autres lignes du Grand-Tronc. Après la transformation du matériel roulant on procéda au

Le Saint-Laurent & Atlantique

rétrécissement de la voie par le rapprochement des deux rails, ce qui fut accompli les 25 et 26 septembre 1874 en moins de 24 heures pour toute la longueur, de Montréal à Portland.

Sur un horaire pour la ligne de Montréal-Longueuil à Richmond publié en 1851, on remarque un arrêt à «Montarville». Plus tard la gare porta le nom de Boucherville et, par la suite, Saint-Bruno.

Indicateur du chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (1851)

ST. LAWRENCE & ATLANTIC RAILROAD.							
A. T. GALT, Pres. Sherbrook, Canada.				A. C. WEBSTER, Sec'y, Montreal.			
Miles.	Fares.	MONTREAL St HYC'THE.	1st Tr'n		Miles.	Fares.	St HYC'THE MONTREAL
		TRAINS LEAVE	PM.				TRAINS LEAVE
		Montreal*....	3 00				AM.
		Longueuil	3 30				Richmond ...
		Charons					7 00
		Montarville...					St. Hyacinthe
8		Belœil & St. Hill					9 05
13		St. Hyacinthe.					Belœil & St. Hill
17	50	Arr. Richmond	7 00				Montarville...
33	1 00						Charon.....
							Longueuil
							Ar. Montreal*
							10 30

* Connects at this point with Montreal & Lachine R.R., see above. Also, Champlain & St. Lawrence R.R., see below. 1851

Un horaire portant la date du 8 septembre 1919, publié par le Grand-Tronc, indique six arrêts à Saint-Bruno par jour, dans les deux directions, durant cinq jours de la semaine, et deux arrêts le dimanche. En surplus, deux trains du trajet Montréal à Portland arrêtaient chaque jour. C'était à l'apogée du Grand-Tronc. Suite à des difficultés financières le réseau fut absorbé en 1923 par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Entre 1928 et 1936, pour le voyage entre Saint-Bruno et Montréal le billet simple se vendait à 40 cents et l'aller-retour 75 cents. Une carte de circulation mensuelle coûtait 6,35 \$ et un carnet de 40 passages pour étudiants coûtait 3,00 \$. En septembre 1988, le prix du billet simple était de 4,50 \$ et la carte mensuelle de 40 passages 84,00 \$.

Depuis environ deux décennies, avant 1988, le service était réduit à un seul train de banlieue par jour, qui se termina le 9 septembre 1988, tout

* Entre Montarville et Longueuil, on remarque sur le même indicateur un arrêt à «Charron», maintenant Saint-Hubert.

près de 140 ans après la fin de la construction de la ligne Longueuil-Saint-Hyacinthe, soit le 27 décembre 1848.



Imprimé, à titre gracieux, par



**PRATT & WHITNEY
CANADA**

LA FOLLE AVENTURE DU GOUVERNEUR COURCELLE CONTRE L'IROQUOISIE ET L'OUVERTURE DU CHEMIN DE CHAMBLY

par Marcel Trudel

Voyons d'abord ce qu'est la Nouvelle-France, au printemps de 1665. C'est, au moins sur le papier, un empire qui s'étend de la Floride jusqu'au pôle Nord et, depuis le littoral de l'Atlantique, jusque vers l'ouest indéfiniment (ce qui veut dire, selon les conceptions de l'époque, jusqu'à l'océan Pacifique, soit qu'il commence un peu au-delà des Grands Lacs, comme on le croit, soit qu'il commence beaucoup plus loin); en outre, à ce territoire qui avait été celui des Cent-Associés, on ajoute, pour le bénéfice de la Compagnie des Indes occidentales en 1664, à cette même Nouvelle-France les Antilles, la Guyane et une partie de la côte ouest de l'Afrique. L'espace vital, comme vous voyez, ne manquait pas. Non seulement, la Nouvelle-France s'étendait d'un océan à l'autre, mais elle commençait en Afrique et finissait sur le Pacifique. Tout cela, évidemment, sur papier.

Limitons-nous, pour l'instant, à la partie nord-américaine de cette Nouvelle-France, partie amplement suffisante, puisqu'elle va du pôle Nord à la Floride et d'un océan à l'autre. Enlevons d'abord ce qui ne relève plus de la France : les colonies anglaises (la Caroline, la Virginie, le New York, la Nouvelle-Angleterre) bien établies désormais sur le littoral atlantique, et aussi l'Acadie qui est sous domination anglaise depuis 1654, avec peut-être ses 200 ou 300 Français. La Nouvelle-France se compose donc, en réalité, de deux parties : sur Terre-Neuve, côté sud, la baie de Plaisance qui, depuis trois ans, réunit une centaine de personnes occupées à la pêche; et la colonie de Saint-Laurent, dite *Canada*, et qui, elle au moins, ressemble à une vraie colonie avec environ 4 000 habitants



Daniel de Rémy de Courcelle (1626-1698), gouverneur général de la Nouvelle-France, de 1665 à 1672. Tableau appartenant à M. Xavier de Rémy de Courcelles, Amiens, France. Reproduit de *Rêves d'Empire*, APC.

(le recensement de 1666 ne donne qu'un peu plus de 3 000, mais il en a oublié un bon millier, tous des civils, soit le quart de la population) ; ces 4 000 habitants vivent à l'intérieur de cadres institutionnels bien précis. Colonie qui est, toutefois, dispersée sur trois points de peuplement, isolés les uns des autres : en premier lieu, Québec avec sa banlieue du Cap-aux-Diamants et son prolongement sur la côte de Beaupré et dans l'île d'Orléans (c'est le point de peuplement qui s'étend le plus à la campagne); en second lieu, Trois-Rivières et le Cap-de-la-Madeleine, de côté et d'autre du Saint-Maurice, avec un petit début de prolongement vers Champlain et Batiscan; enfin, Montréal, c'est-à-dire en somme, le *vieux Montréal* d'aujourd'hui; personne, en tout cas, ne s'est encore établi en dehors de l'île elle-même.

Une puissante force extérieure immobilise la colonie sur ses trois points de peuplement, la Confédération iroquoise, formée de cinq nations, au sud du lac Ontario : les Agniers, sur cette rivière Mohawk qui se déverse dans l'Hudson, à Albany; puis, en allant vers l'ouest, les Onneyouts, les Onontagués, les Goyogouins et les Tsonnontouans. C'est cette Iroquoisie qui l'a emporté dans la longue lutte qui opposait entre eux les Amérindiens qui servaient d'intermédiaires dans le commerce des fourrures : en une dizaine d'années, les Iroquois ont éliminé leurs concurrents de même famille iroquoïenne, dont les Hurons (il n'en reste plus un seul en Huronie); ils ont chassé de la route habituelle des fourrures les Algonquins qui avaient longtemps dominé la rivière des Outaouais, et les NépiSSingues, les maîtres de la route entre cette rivière et la baie Georgienne; les Iroquois sont même allés semer la terreur chez les Attigamègues du haut Saint-Maurice, chez les Montagnais de Tadoussac, ils se sont rendus jusque chez les Mistassins, entre le lac Saint-Jean et la baie d'Hudson. Depuis la terrible année 1661, les colons de la Nouvelle-France se réfugient à l'intérieur de fortifications.

Situation que l'on veut changer en 1665. Après des années de démarches et de promesses, voici enfin que la France envoie dans le Saint-Laurent des forces impressionnantes. Au cours de l'été, débarque tout un régiment, le premier régiment à venir au complet et d'ailleurs le dernier : le régiment de Carignan-Salière (**Carignan**, parce qu'il appartient à un prince italien, le prince de Carignan; et **Salière**, parce qu'il est commandé par le colonel Chastelar de Salière); en tout, une force d'au moins 1 200 hommes. Et la hiérarchie que l'on met en place en 1665 est à

la hauteur de ce secours. Au sommet, Prouville de Tracy, représentant du vice-roi en Nouvelle-France; au second niveau, le gouverneur général Rémy de Courcelle; enfin, l'intendant Jean Talon.

Observons un peu ces personnages à leur arrivée. Prouville de Tracy a autorité sur toute l'Amérique française, y compris les Antilles où il vient de mettre en place de nouveaux gouverneurs; sa commission lui donne des pouvoirs presque aussi grands que ceux de Louis XIV lui-même; il est à 62 ans, selon Mère de l'Incarnation, «un des plus grands hommes que j'aie jamais vus». Une carrière militaire imposante : il a longtemps été en charge de l'approvisionnement des troupes en Europe et il arrive d'une tournée triomphale aux Antilles. Il tenait bien son personnage : on est allé au-devant de lui dans le bas du fleuve avec une galiote aménagée tout exprès pour lui au coût de 3 000 livres; arrivé à Québec, il ne marchait jamais sans se faire précéder de 24 gardes et suivre de 6 laquais, sans compter les officiers de sa suite richement vêtus. La Cour de France!

Le gouverneur général Rémy de Courcelle est bien éclipsé dans tout cela, alors que d'ordinaire le gouverneur général est le plus haut personnage de la colonie. C'est un homme aussi d'une taille avantageuse, célibataire de 39 ans, qui avait été jusque-là gouverneur de la Lorraine, donc d'un pays de frontière comme le Canada. Il a autorité, mais sous Prouville de Tracy, sur toute la Nouvelle-France nord-américaine, c'est-à-dire dans la pratique, seulement sur Terre-Neuve et sur le Saint-Laurent. Or, le **Journal** des Jésuites ne lui accorde à son arrivée qu'une brève mention, les **Annales** de l'Hôtel-Dieu de Québec lui font seulement allusion et Mère de l'Incarnation, qui décrit avec enthousiasme l'important arrivage de 1665, ne le nomme même pas.

Avec eux, un troisième haut fonctionnaire, Jean Talon. Âgé lui aussi de 39 ans, également de taille avantageuse, bien titré, venant d'un milieu cultivé, longtemps intendant dans une province frontalière, expert en administration militaire; mais c'est un homme de faible santé, souvent malade et pendant des mois d'affilée; il ne fera au Canada que deux séjours de courte durée.

Ces trois personnages du sommet de la hiérarchie ont une longue expérience de l'approvisionnement des troupes et celles qui arrivent ne devraient manquer de rien, mais chez eux, nous retenons un point faible : aucun de ces trois personnages n'a encore vécu l'hiver canadien.

L'arrivée des 24 compagnies de 1665 s'étale de la mi-juin à la mi-septembre, mais le gros des troupes ne débarque que dans la dernière partie de l'été et comme, en outre, le gouverneur Courcelle et l'intendant Talon n'arrivent qu'à la mi-septembre, il est trop tard pour entreprendre dès 1665, comme on se l'était proposé, une campagne contre l'Iroquoisie. L'année 1665 ne fut pas perdue pour autant : dès juillet, les premières compagnies, accompagnées d'une compagnie de volontaires canadiens, remontent le fleuve, délivrent Trois-Rivières des menaces d'une attaque iroquoise et vont à l'embouchure du Richelieu, sous les ordres du capitaine Saurel, reconstruire l'ancien fort Richelieu de 1642; peu après, le capitaine Chambly se rend à quelque 70 kilomètres en amont, jusqu'au bassin qui s'étale au pied des rapides et y commence un fort qu'on appelle alors Saint-Louis et plus tard **Chambly**. Au début de l'automne, on monte encore plus haut, à trois lieues en amont, où l'on dresse le fort **Sainte-Thérèse**, ainsi appelé parce qu'on en termine l'essentiel le 15 octobre.

Déjà, nous soupçonnons que tout ne va pas très bien en haut lieu. Le colonel Salière n'est pas trop content de la façon dont Prouville de Tracy, le «presque roi», dispose du régiment : le colonel n'a pas été consulté sur l'envoi de telle ou telle compagnie ni de tel ou tel capitaine vers le Richelieu; Tracy lui répond: c'est ce que je ferai chaque fois qu'il faudra envoyer des troupes dans les postes, j'y mettrai qui je voudrai; s'il me plaît de mettre un lieutenant au-dessus d'un capitaine, je le ferai. Est-ce pour se venger que le colonel fait un tableau très noir de sa situation au fort Sainte-Thérèse, à l'automne de 1665? Selon lui, on l'a envoyé construire le fort «sans charpentier ny aucun autre ouvrier pour m'ayder et fort peu d'outils»; ses hommes (il en avait 350) sont «mal vestus, nud pieds», n'ont même pas de «marmites pour faire cuire leur lard et faire un peu de potage». Quand on connaît la longue carrière des Tracy, Courcelle et Talon dans l'administration de l'armée, on croit plutôt que le colonel Salière invente à volonté, mais qui sait? l'histoire a de ces surprises et nous en aurons une dans la conduite de l'expédition contre l'Iroquoisie.

En plus de ces trois forts (Sainte-Thérèse, Saint-Louis et Richelieu) qui barrent l'ancienne route que descendaient les Agniers pour venir harasser la colonie, on ajoute un complément stratégique qui parfait le triangle défensif et y intègre la ville de Montréal : celle-ci, en dehors de la saison de navigation, est complètement isolée et, par ailleurs, le réseau

des forts du Richelieu a besoin d'un appui pour l'approvisionnement et s'il doit survenir des maladies ou des blessures, l'hôpital le plus proche est à Montréal. Au cours d'une tournée d'inspection qu'il fait sur le Richelieu, fin octobre, le gouverneur Courcelle ouvre un chemin de liaison entre le fort du capitaine Chambly et Montréal. Il affecte à cette besogne le colonel Salière, quelques officiers et 36 hommes : il s'agit, écrit Salière, toujours (semble-t-il) de mauvaise humeur, de «travailler a faire un chemin de ce fort St louys a Montréal a travers les bois et marais quoy que la plupart fussent malades; je luy representay que ce chemin se feroit mieux l'hyver lors qu'il gèle bien qu'apresent que les hommes auroient de l'eau jusqu'a la ceinture, il voulut qu'ils le fissent». Le colonel Salière qui n'a pas encore fait connaissance avec l'hiver ni d'ailleurs avec les mouches du printemps, aura sans doute le temps d'apprendre que l'automne se prête fort bien à ces travaux.

Ce chemin, d'une longueur d'une vingtaine de kilomètres et qui aboutit au Saint-Laurent est en 1665 le premier chemin de terre au Canada à relier sur une longue distance et à travers une région inhabitée un établissement à un autre. Je dis «sur une longue distance et à travers une région inhabitée», parce qu'il y avait déjà une route d'une lieue et plus qui reliait Québec et Sillery (le chemin Saint-Louis) et peut-être une autre sur la côte de Beaupré, mais il s'agit là de chemins de courte distance et dans une région peuplée. Par ailleurs, quand on parle du chemin de Chambly en 1665, il ne faut pas exagérer ce qu'on appelle *chemin*. Avec une quarantaine d'hommes seulement, il a fallu bien peu de temps pour faire ce chemin d'une vingtaine de kilomètres : nous sommes plutôt en présence d'un sentier tracé à la hâte : on n'y passera en voiture ni en 1665 ni en 1666, mais seulement à pied et en raquettes.

Est-il exactement celui que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de **chemin de Chambly**? On peut le supposer, parce qu'à cette époque on cherche à relier le fort de Chambly et Montréal par le trajet le plus direct, celui qui mène en face même de Montréal. Toutefois, au dix-huitième siècle, quand l'ingénieur Franquet parle du chemin de Chambly, il le fait aboutir à La Prairie : ce qui a l'avantage de donner une distance plus courte par les terres, mais oblige ensuite à parcourir une douzaine de kilomètres sur le fleuve pour aborder au **vieux Montréal** : en 1665, il ne pouvait être question d'un pareil détour en amont de Montréal, à cause du danger iroquois. Par ailleurs, nous savons par un article de Louis

Lemoine, *Les chemins de la baronnie de Longueuil*, que, selon Gédéon de Catalogne en 1712, le baron de Longueuil a commencé un chemin de quatre lieues et demie «qui est fort avancé», pour communiquer avec Chambly, mais, à cause de la dépense, le baron a dû en abandonner la poursuite. L'article de Louis Lemoine nous apprend aussi qu'en 1730, des habitants sont établis le long du chemin de Chambly et qu'un mémoire de 1732 propose de rendre praticable, l'été comme l'hiver, «Le chemin qui est tracé de Longueuil à Chamblye». Lemoine cite le cas en 1757 d'un domestique «trouvé mort dans sa traîne en revenant de Chamblye a Montreal». En 1760, Bourlamaque estime, malgré ce qu'on en dit, que le chemin est praticable et que «les gens de pied y peuvent passer». Il y avait donc circulation en traîne et à pied entre Chambly et Longueuil et lorsque la carte de Murray en 1762 représente un chemin qui n'est pas encore complété, c'est manifestement un chemin pour voiture qu'on veut dire. Si le tracé de Courcelle et de Salière correspond à notre chemin de Chambly, nous pouvons affirmer qu'on y circulait au moins à pied depuis 1665.

On avait ainsi mis en place un solide réseau de défense : le Richelieu était solidement bloqué; en cas de besoin, les nouveaux forts tout à fait excentriques à la colonie demeuraient en relations immédiates avec Montréal, et si cet établissement connaissait un danger, on pouvait rapidement y envoyer des troupes de Richelieu. On aurait cru que dans cette situation l'Iroquoisie aurait vite consenti à une paix. Or les Iroquois ne se sont pas laissés tellement impressionner par le nouvel appareil militaire : ils tournent autour de Montréal, ils capturent même en juillet 1665 l'un des hommes les plus importants de Montréal, Charles Lemoyne; ils se jettent sur les alliés des Français, défaisant par exemple les Népissingues sur l'Outaouais en octobre. Ils parlent quand même de paix, mais sans se presser : ainsi, fin novembre et début décembre, on reçoit avec tout le décorum les ambassadeurs des Onontagués; toutefois, les plus compromis des Iroquois, les Agniers, ne se montrent pas; l'Onontagué Garagonthié offre des présents en leur nom : Prouville de Tracy les refuse, car il veut que les Agniers se présentent eux-mêmes. S'il doit y avoir une paix, il faut que ce soit avec les cinq nations iroquoises réunies.

C'est alors que le gouverneur Rémy de Courcelle, qui selon Mère de l'Incarnation, «ne respire que la guerre», met sur pied une campagne d'hiver contre les Agniers. Selon le colonel Salière, c'est bien Courcelle

qui est à l'origine de l'entreprise, mais Salière n'aimait pas Courcelle et il écrit après le désastre. En tout cas, le moment n'était pas le mieux choisi. D'une part, les Onontagués qui étaient venus parler de paix avaient toute liberté de circuler à titre d'invités; ils se livraient à la chasse, allaient et venaient, ce qui faisait écrire à Salière, à propos du projet de campagne contre l'Iroquoisie : «ils ne feront que nous espier tout ce que nous ferons». D'autre part, une expédition d'hiver était une entreprise tout à fait inusitée, on n'en avait jamais fait depuis les débuts de la colonie, sans compter que Prouville de Tracy, Courcelle et Talon ne savaient même pas ce que c'était un hiver au Canada. Comble de malchance, l'hiver de 1665-1666, écrit un jésuite, «a été plus rude et plus long qu'il n'avait été il y a 30 ans. Les neiges ont esté de 4 pieds». Pour une opération aussi risquée, on frappait l'hiver le plus rigoureux en un quart de siècle! encore si l'on avait l'habitude de la raquette; or, note de la *Relation*, «chacun ayant aux pieds des raquettes, dont ils n'estoient pas accoustumés de se servir».

Un premier groupe se forme à Québec : 300 hommes, sous les ordres de Courcelle, dont environ 200 tirés du régiment (par conséquent, qui en sont à leur premier hiver canadien), plus une centaine de «françois du Païs»; parmi eux, un jeune homme de 25 ans, René-Louis Chartier de Lotbinière, fils de juge et poète à ses heures qui va nous raconter en vers la folle aventure. On compte ajouter à la troupe d'autres soldats pris aux Trois-Rivières, à Montréal et dans les forts. Objectif : le pays des Agniers, sur la rivière dite aujourd'hui Mohawk, dans le New York; un voyage de quelque 1 000 kilomètres, aller et retour, ou environ 600 milles. Excellent entraînement pour ceux qui n'ont pas encore fait de la raquette!

Donc, un samedi de janvier, montés (comme dit le poète) «sur des chevaux faicts de fisselles», c'est-à-dire les raquettes, ils partent de Québec, les 300, «tous, sans en excepter les Chefs, ni Monsieur de Courcelles mesme, estant chargés chacun de 25. ou 30. livres de biscuit, de couvertures, & des autres provisions nécessaires»; ou, selon Chartier de Lotbinière dans son poème qu'il dédie à Courcelle :

*Ce fut la veille d'un dimanche
Qu'en vous foullant un peu la hanche
Vostre dos chargé d'un bissacq...*

Faute de route, on marche sur le fleuve, ce qui permet de crier au miracle :

*Mais qui croirait la façon neuve
Dont vous courustes nostre fleuve
Et vous marchates sur les eaux
Sans bacq, sans barque et sans basteaux.*

Première étape, Sillery, à trois milles de Québec; ce premier trajet en pays habité n'était en somme qu'un rodage, pour se faire le pied. Mais le lendemain, toujours raquettes aux pieds et sur la glace du fleuve, on fonce en plein désert, ce désert sans âme qui vive ni habitation entre Québec et la région du Cap-de-la-Madeleine. Cette fois, on affronte un fort vent du nord-ouest, qui (et je laisse parler le poète) :

*A vos gens donna de l'effroy
Aucuns crioient : il faict grand froid;
Dautres disoient avec courage:
Il faict si grand froid que jenrage [...]
Ils en furent tous estonnéz
Lun croyoit n'avoir plus de nez
Lautre sentant flestrir sa joue
Ne songeoit pas à faire moue.*

Après trois ou quatre jours et autant de nuits à progresser ainsi sur le fleuve, ils parviennent

*Enfin presque tous estropiez
Doreilles, de mains ou des pieds,*

chez le seigneur Pézart de Latousche (aujourd'hui, Champlain) à environ 100 kilomètres ou une soixantaine de milles de Québec :

*Et chacun trouva son abry,
Plus gaillard et sain qu'un cabry ;
Ce ne fut pas près d'une souche,
Mais en bon logis chez la Touche.*

«Chacun» doit s'entendre ici du gouverneur et des officiers, car les soldats évidemment, faute d'espace, furent laissés dehors. Le 15 janvier, soit le sixième jour après le départ, on est au Cap-de-la-Madeleine, village français sur la rive gauche du Saint-Maurice, où cette fois, après une semaine au grand air, toute la troupe peut se loger ;

*Vos soldats y sont fortunez
Et s'y refont un peu le nez.*

Le lendemain, après la traversée du Saint-Maurice, on est aux Trois-Rivières :

*Chacun s'y trouve delassé
Le pot boult, on emplit l'escuelle.*

La troupe se grossit de quatre compagnies, soit environ 80 soldats et officiers, outre 45 «enfants du país & volontaires». Le 18 janvier, on reprend la marche en raquettes sur le fleuve, puis sur le lac Saint-Pierre, havresac sur le dos et tirant les traînes à bagages, mais, raconte, la *Relation*, «le froid les traita dès le jour suivant, plus mal qu'il n'avoit fait tous les jours precedens, & l'on fut contraint de reporter plusieurs soldats, dont les uns avoient les jambes coupées par les glaces, & les autres les mains ou les bras, ou d'autres parties du corps entièrement gelées».

Une fois sur la rive sud, on parvient au fort de l'embouchure du Richelieu (à Sorel d'aujourd'hui). Or les travaux d'aménagement n'y sont pas assez avancés pour loger tout ce monde (environ 400 personnes de plus):

*Fallut y faire des remparts
De neige et de glaçons espars
À labry de la belle estoille
Bastir maisons d'un peu de toille
Et se composer des hameaux
Avec buchettes et rameaux*

Enfin, le 28 janvier, après 19 jours de marche et à 250 kilomètres de Québec (ou 150 milles), voici en amont du Richelieu, le fort Saint-Louis (aujourd'hui Chambly), mais on n'en est encore qu'au point de départ dans cette entreprise contre l'Iroquoisie. Il reste un bon 400 kilomètres ou 250 milles.

Le fort Saint-Louis était le lieu du rendez-vous général. La troupe de Montréal venait d'y arriver. Le colonel Salière, cantonné à Montréal, avait reçu ordre de se tenir prêt à partir pour la fin de janvier, avec des vivres pour six semaines. Il fallut d'abord aplanir les glaces du fleuve «pour y pouvoir passer avec les traînes»; Charles Lemoyne se rendit sur la rive sud «marquer et frayer le chemin dans le bois avec quinze habitants avec leurs raquettes, parce que les soldats ne le pouvoient pas faire n'ayant point de raquettes n'y esperance d'en avoir». Le colonel Salière

partit avant les autres, en raquettes, bientôt suivi par les 70 hommes recrutés à Montréal et placés sous les ordres de Charles Lemoyne. Vêtus de «capots bleus» (on les appellera désormais «les capots bleus»), ils traversent le fleuve sur les glaces et s'engagent, croyons-nous, dans le sentier fraîchement battu du chemin de Chambly, sans se douter que, trois cents ans plus tard, dans une maison située près de là, on passerait une soirée à parler d'eux.*

Une fois tout le monde rassemblé, de Québec, des Trois-Rivières et de Montréal, il y avait là au fort Saint-Louis, ce 28 janvier 1666, une force globale de 500 à 600 hommes. Le colonel Salière est fort mécontent de l'état des troupes : «je vis toutes choses mal disposées, les soldats n'ayant point de raquettes, fort peu de haches, une couverture de trois en trois, point de grapins, n'ayant qu'une paire de souliers de sauvage et une paire de chaussons pas bonne, au lieu qu'ils devoient avoir de trois à quatre paires de l'une et de l'autre». Il en rejette la faute sur le gouverneur Courcelle, dont on lui disait qu'il «faisoit tout à sa teste, sans prendre conseil de personne», ce qui est encore plus grave chez une personne qui en est à son premier hiver; et le colonel ajoute que, selon un jésuite, le gouverneur «avoit trouvé une personne qui luy avoit voulu bailler cinquante paires de raquettes, qu'il ne les avoit pas voulu prendre et qu'il faisoit à sa teste».

Pendant que le colonel retournait à Montréal, où les soldats qui souffraient «de gelures» n'allaient pas tarder à arriver, l'expédition se met en marche le 29 janvier pour le fort Sainte-Thérèse, à une trentaine de kilomètres, d'où, le lendemain, commence le voyage dans le lac Champlain, en pays inconnu. À l'extrémité sud du lac Champlain, vers la mi-février, commencent les grandes misères, à cause, dit la *Relation*, «de la prodigieuse hauteur des neiges». De plus, les chasseurs algonquins à qui on avait donné rendez-vous pour servir de guides, n'étaient toujours pas arrivés, retardés quelque part, dit-on, par ce qu'on appellerait aujourd'hui «une bonne brosse», ou, dans les termes plus élégants du poète:

*Et n'en déplaise à l'Algonquin
Qui sarrestoit à la bouteille.*

* Conférence devant les membres de la Société d'histoire de Longueuil réunis à la Maison André-Lamarre le mardi 15 mars 1988.

Or, pour parvenir à travers les Adirondacks au pays des Agniers, les guides algonquins étaient essentiels. Quelques rares Français étaient déjà allés chez les Agniers en passant par le lac Champlain, mais ils étaient décédés ou, comme Jean Bourdon, n'étaient plus en mesure de faire le voyage. Sans guides amérindiens, on pouvait peut-être aboutir quand même chez les Agniers ou se perdre dans les montagnes du New York. Nos Français, sous la conduite de l'un d'eux qui s'improvisa comme guide, furent quand même chanceux : ils aboutirent chez les Hollandais. Nous entendons encore l'avertissement du poète :

*Cependant prenez garde à vous,
Vous vous allez esgarer tous,
Je voids desja que vostre guide
Quoy qu'asez fier et non timide
Ne tire pas au droit chemin
Encore quil ayt boussole en main*

On cherchait le pays des Agniers, mais on n'avait pas assez tiré vers l'ouest et le résultat était aberrant :

*On dict que vous avez trop fait,
Qu'on entend chanter un cochet
Que l'on apperçoit quelque grange.*

Le chant du coq, une grange européenne, cela ne ressemblait guère à l'Iroquoisie. En fait, on en était encore à 20 lieues, on se trouvait à une trentaine de kilomètres au nord d'Albany, dans un établissement hollandais de la Nouvelle-Hollande, devenue depuis deux ans le New York. Par surcroît de malchance, on était en pays ami, ce qui supprimait tout espoir de faire ailleurs qu'en Iroquoisie une opération de conquête. Or, tout n'était pas perdu : il y avait là, dans cet établissement hollandais, des Agniers en cabanage, dont le célèbre «Bâtard flamand», ce chef agnier né d'un Hollandais et d'une femme iroquoise : puisqu'il y a là des Agniers, sus à l'ennemi ! on monte à l'assaut de la cabane d'écorce :

*Je diray donc en liberté
Que nos gens forceans la cabanne
Moins forte qu'une tour de ganne,
Des ennemis fiers et hydeux
Il en fut tué plus de deux
Et mesme qu'une vieille femme
Y vomit son sang et son ame*

Le carnet de chasse de cette armée de plus de 500 hommes, venus jusque de Québec pour ruiner l'Iroquoisie, n'était pas trop lourd : trois ennemis tués, dont une vieille femme, et une cabane brûlée. Après cette victoire extraordinaire, on apprend du commandant hollandais que les Agniers et les Onneyouts sont absents de leurs villages, donc pas la peine de s'y rendre. Ce qui n'empêche pas le supérieur des Jésuites de publier dans la *Relation* cette consolante explication pour la galerie : «& l'on reconnut qu'il seroit inutile de pousser plus loin une expédition, qui avoit tout l'effet que l'on en avoit pretendu, par la terreur qu'elle avoit mise parmi toutes ces Nations».

En fait, la terreur, ce sont les Français qui vont la subir sur la route du retour. La retraite fut un drame à n'en plus finir. Des Iroquois surgirent on ne sait d'où ; «bien armés et ayant de bonnes raquettes aux pieds», ils se mirent à talonner l'arrière-garde : «si tost que le soldat s'ecartoit de la fille où l'on ne pouvait marcher que l'un après lautre ou deux de front tout au plus, il enfonçait dans la neige jusqu'à la ceinture» : les soldats ne pouvaient rien contre ces Iroquois qui, avec leurs raquettes, «avoient des aisles aux pieds». On perdit ainsi six Français, sans compter les blessés.

La remontée vers le lac Champlain et le Richelieu se fit dans des conditions lamentables. Le colonel Salière rapporte le témoignage de deux volontaires : «et me dirent aussi la grande misere de nos soldats soit de la faim, du froid et de ce qu'ils n'avoient pas de raquettes, des haches, et de ce qu'ils n'avoient que de trois en trois une couverture». On comptait sur une «cache de provisions» que l'on avait aménagée le long du lac Champlain : hélas ! quand on y arriva, raconte le poète,

Vous ne trouvates que le nid.

Elle avait été pillée. Heureusement, on finit par rencontrer les Algonquins qui revenaient de leurs chasses, ils fournirent aux soldats «à suffisance de viande pour les empêcher de mourir» ; sinon, écrit le colonel Salière, on n'en aurait pas sauvé un seul.

Lorsqu'on fut de retour sur le Richelieu, au fort du capitaine Chambly, on avait perdu plus de 60 soldats, «morts de faim». Ce qui, paraît-il, ne gêna nullement les vantardises du retour, selon le poète :

*Le Montréal vit sa jeunesse
Au retour conter sa prouesse*

et n'empêcha pas le jeu des grandes orgues:

Et le *Te Deum* fut chanté.

Dans son *Journal secret*, le supérieur des Jésuites a écrit : «Plusieurs sont morts de faim: on n'en scait pas encor le nombre ; plus de 60» ; mais, dans sa *Relation*, destinée au grand public, il ne donne pas ce détail et raconte tout à l'avantage des Français : «On ne retourna cependant qu'après avoir tué plusieurs Sauvages», quelques-uns des nôtres furent aussi tués, ajoute-t-il, «en poursuivant les Iroquois»; or, c'était plutôt les Iroquois qui poursuivaient.

Comme il arrive après un désastre, on cherche à rejeter sur autrui sa responsabilité. En revenant chez le capitaine Chambly, le gouverneur Courcelle voulut en «jeter la faute sur les Jesuites», accusant en particulier le jésuite Albanel «d'avoir retardé expres» les guides algonquins ; en passant aux Trois-Rivières, il aurait déclaré au jésuite Frémin : «Mon père, Je suis le plus malheureux gentilhomme du monde et c'est vous autres qui estes la cause de mon malheur». Dans ses conversations avec Prouville de Tracy et l'intendant Talon, le gouverneur Courcelle persista à attribuer son échec aux Jésuites qui, selon lui, avaient retenu les guides algonquins, ce qui avait, selon Ruelle d'Auteuil, fait «grande impression sur l'esprit» de Talon, et l'on sait que ce dernier n'aimait déjà pas trop les Jésuites. Le Trifluvien Godefroy de Normanville qui avait été de l'expédition, prit la défense des Jésuites ; Prouville de Tracy rassura les Jésuites et Courcelle se rappela, selon le supérieur, l'avis que Prouville de Tracy lui avait donné, «de ne se point broüiller avec les robes noires».

Enfin, que pouvait-on attendre de cette expédition ? Au lieu d'arriver chez les Agniers, on s'était rendu dans un établissement hollandais, on y avait brûlé une cabane d'Amérindiens domiciliés et tué deux Agniers, plus une vieille iroquoise : voilà pour les trophées, mais on avait eu six Français de tués et plus de 60 qui étaient morts de faim. Le bilan était désastreux pour les Français. Certes, le poète se moque de tout le monde quand il termine son chant épique par les vers suivants, en s'adressant à Rémy de Courcelle :

*La Victoire vous doict ce qu'elle a de plus rare,
Puisque vos actions en domptant ce Barbare
Ont eu pour fondement au sortir de ce lieu
Le service du prince et la gloire de Dieu.*

Mais cette version de la victoire, nous la retrouvons, avec, en quelque sorte, un caractère officiel dans le texte de la *Relation* des Jésuites, où l'on peut lire : «On vit à Québec dez le mois de May suivant ce qu'avoit produit la crainte des armes de sa Majesté dans les coeurs de ces Barbares, par l'arrivée des Ambassadeurs» tsonnontouans venus parler de paix. Or l'ennemi qu'on voulait amener à conclure la paix, ce n'était pas la nation des Tsonnontouans, ni celle des Onontagués, mais bien celle des Agniers, la seule des nations iroquoises à ne faire aucune démarche de paix. Les Iroquois vont continuer leurs palabres de paix dans le même esprit qu'auparavant : les cinq nations iroquoises ne voulaient pas toutes la paix en même temps ; il y en avait toujours une, d'ordinaire celle des Agniers, à porter des coups aux Français. Ce que faisait justement remarquer le colonel Salière : les Iroquois «sont bien ravis de traiter de paix quelque nation et d'en avoir aussi quelqu'une qui n'aye point traité de paix». En juillet 1666, on vint tout près d'une paix définitive, tout était réglé quand on apprit que les Agniers venaient encore de frapper de la façon la plus inattendue contre des officiers français, et même contre des parents de Prouville de Tracy. La colère fut grande dans le régiment, et l'on vint bien près de lancer une expédition punitive, mais les Iroquois parlaient toujours de paix ; ils en parlèrent tout l'été, sauf toutefois les Agniers qui laissaient les autres parler en leur nom sans rien conclure eux-mêmes de précis. C'est pourquoi, Prouville de Tracy décide enfin de lancer une vaste expédition contre l'Iroquoisie, et cette fois dans la saison la plus favorable, c'est-à-dire l'automne. Ce ne sera pas, bien loin de là, pour les Français, une simple promenade militaire et toute l'opération ne réussira qu'à produire quelques dégâts : les Agniers poursuivront leurs palabres de paix et il faudra la menace d'une nouvelle expédition pour les amener à des conclusions précises en 1667. Et cette fois, ce sera la paix pour une bonne vingtaine d'années.



Carignan en tenue caribou, 1666 (aquarelle de Rousselot).

MEMBRES D'HONNEUR

Marquis Gérard Le Moyne de Sérigny
Baron Raymond-D. Grant de Longueuil
Comte Jacques-Pierre Le Moyne de Martigny
Baronne Chantal de Nora de Bavier de Montenach
Monsieur Marcel Trudel, historien

MEMBRES BIENFAITEURS

Madame Lucile Marin Brais
Monsieur Marc Cinq-Mars, architecte
Madame Céline Doucet
Madame Marguerite La Barre
Monsieur le Juge Marc Lamarre
Madame Reine Lamarre
Monsieur Pierre Lanctot, prêtre
Monsieur Louis Lemoine, historien
Monsieur Rosario Therrien, trésorier, Ville d'Outremont
Monsieur Jacques Viger, courtier d'assurances

MEMBRES INSTITUTIONNELS

Les Patriotes du Pays
Société d'histoire Mouillepiéd
Société du Patrimoine de l'Abitibi-Témiscamingue
Société nationale des Québécois, Longueuil

SOCIÉTÉ CORRESPONDANTE

Les Amys du Vieux Dieppe

