

SHAC

Société d'histoire
d'Ahun-sic-Cartierville

Bulletin no 5 / mai 2019

Au fil d'Ahun-sic, Bordeaux et Cartierville

Du monde rural à la société urbaine





Sur cette page, en haut. La gare Bordeaux du Canadien Pacifique.

Source : Archives de Montréal, Fonds de la Société d'histoire du Sault-au-Récollet, cote SHM019-Y-4 Transports

Notre photo de couverture pour ce numéro d'***Au fil d'Ahuntsic, Bordeaux et Cartierville***

Les rails du tramway menant à travers champs vers le sud en direction d'Youville en 1922.

Ce trajet correspond aujourd'hui à l'avenue Millen au sud des voies du CN.

Source: Archives de la STM, cote 3-922-003

Ce bulletin est publié par la

Société d'Histoire d'Ahuntsic–Cartierville

10125 rue Parthenais, Espace 206, Montréal, QC, H2B 2L6

Coprésidents: Danielle Daigle et Yvon Gagnon / presidence.shac@gmail.com

Communications: Karolanne Laurendeau–Goupil / communications.shac@gmail.com

Coordination du bulletin et graphisme: Jacques Lebleu / bulletin.shac@gmail.com



Par nos coprésidents: Danielle Daigle et Yvon Gagnon

Du rural à l'urbain : une inévitable mutation

L'inexorable marche du temps, ce facteur de transformation, métamorphose le territoire et la société. La SHAC n'échappe pas aux effets de ces changements. Notre organisme a connu, au cours des six derniers mois, une évolution radicale tout aussi marquante que celle subie par la communauté agricole de l'époque lors de son passage rapide vers l'urbanisation. En effet, la SHAC est passée du monde virtuel depuis sa fondation en mars 2015 au monde physique en janvier dernier lors de son installation au centre de loisirs Saints-Martyrs-Canadiens. Grâce au soutien financier du conseil municipal de l'arrondissement et à la générosité de plusieurs citoyens, nous avons pu nous installer convenablement dans notre nouvel espace. Nous avons emménagé avec nos deux importantes collections : les objets muséaux et le fonds d'archives de l'ancien musée du Sault-au-Récollet, Cité historia. Nous effectuons un dépouillement sommaire de ces archives afin de procéder à une classification. Parallèlement à cet exercice, nous procédons à une recension des objets muséaux en notre possession. Ces activités permettront d'obtenir une vision d'ensemble de nos ressources archivistiques et muséales afin de les rendre accessibles au public. La mission de notre société d'histoire étant de favoriser l'accès à la connaissance et de favoriser sa diffusion, nous souhaitons que notre espace devienne un centre de documentation à la portée de tous, ouvert aux chercheurs amateurs et chevronnés. L'inauguration officielle du local aura lieu au cours des prochaines semaines.

La thématique « Du rural à l'urbain » que nous vous proposons pour les deux prochains numéros d'Au fil d'ABC, s'inscrit dans les efforts mis de l'avant pour approfondir nos connaissances sur le processus d'occupation et d'appropriation du territoire. Ce thème peut sembler réducteur à première vue, mais nous sommes tout à fait conscients qu'avant l'arrivée des premiers colons européens, il y avait une présence amérindienne qui remonte loin dans le temps. Par conséquent, la mise en lumière de la profonde empreinte historique laissée par les premiers occupants ne peut être ignorée.

Les sentiers, les chemins, les rues, les routes, les autoroutes, la rivière des Prairies avec ses ponts et ses traverses ont été, et sont encore, des vecteurs incontestables de transformations du paysage. Ces voies de communication serviront de fil conducteur pour cette thématique. Voici un aperçu de quelques articles étonnants, voire déconcertants autour du processus urbain. Vous découvrirez notamment un pont fantôme qui a porté trois noms différents et un texte sur une espèce patrimoniale en voie de disparition : les croix de chemins avec celle du Haut-du-Sault. L'urbanisation et l'automobile font l'objet d'un autre chapitre de la Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic. Enfin, vous serez aux premières loges pour une découverte surprenante : un portrait contemporain du fort Lorette en trois dimensions.

Bonne lecture!

Dans ce cinquième bulletin de la Société d'Histoire d'Ahuntsic-Cartierville

5 **Patrick Goulet**
Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou "d'en Bas" (1849)
Extrait des secrets d'histoire à l'église du Sault-au-Récollet

10 **Geneviève M. Sénécal**
Édouard Gohier
L'homme à l'origine de Cartierville

12 **Jacques Lebleu**
Projet Mémoire vivante
Première production vidéo de la SHAC

13 **Jocelyn Duff**
Les portes de la sacristie de l'église de la Visitation
et la mission d'évangélisation des Autochtones

16 **André Campeau**
Fiction montréalaise et logistique ahuntsicoise
Note de lecture du roman "L'infortune des biens nantis" de Maxime Houde

18 **Jean Poitras**
La croix de chemin du Haut-du-Sault
L'histoire d'une croix de dévotion publique

20 **André Campeau**
Une culture du voyage
Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic (1925-1945)

24 **Jacques Lebleu**
La vision d'un citoyen
pour les berges du pont Viau à l'église de La Visitation

25 **Jacques Lebleu**
Madeleine Duguay-Monette (1921-2013)
et l'effort de guerre des femmes

26 **Mélissa Greene, GUEPE**
Groupe Uni des Éducateurs Professionnels en Environnement
Le marais du ruisseau Bertrand
La campagne en ville



*Les auteurs sont seuls responsables
du contenu de leurs textes.
Ceux-ci ne constituent pas
une prise de position de la SHAC.*

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés.
Dépôts légaux : Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 2562-458X
Titre : Au fil d'Ahuntsic, Bordeaux et Cartierville (Imprimé, 30 mai 2019)
Variante de titre : Au fil d'ABC
ISSN 2562-4598
Titre : Au fil d'Ahuntsic, Bordeaux et Cartierville (En ligne, à compter
du 31 mai 2020) Variante de titre : Au fil d'ABC

L'usine Crémazie a été inaugurée en
1948 par la Montréal Tramways Co.
Cette tour est le seul élément qui
en a été préservé dans le cadre d'un
réaménagement majeur des installations
du site Youville de la Société de Transport
Montréal (STM).

Photographie:
© Jacques Lebleu / SHAC
22 septembre 2018

Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou « d'en Bas » (1849)

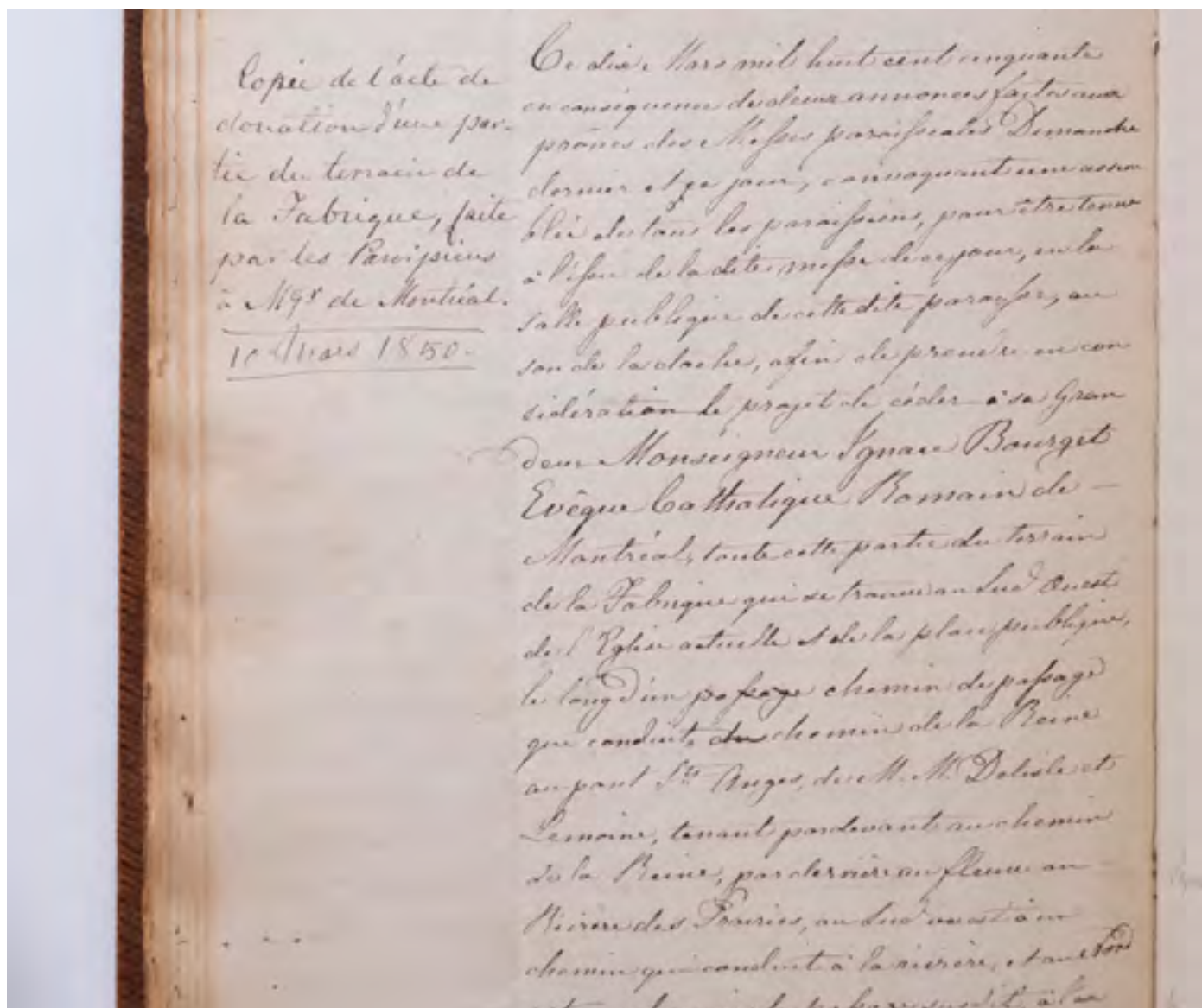
Par Patrick Goulet

Extrait des secrets d'histoire à l'église du Sault-au-Récollet

C'est dans la foulée d'un développement économique de type rural en quête d'urbanité qu'apparaît au milieu du 19^e siècle l'ingénierie des ponts au Sault-au-Récollet. C'est tout juste à l'ombre du côté ouest de l'église de La Visitation, à l'extrémité d'un chemin disparu, descendant doucement entre le mur ouest de l'ancien cimetière et le terrain du Fort Lorette, que nous retrouvons, dès l'été 1849, l'accès au nouveau **pont Delisle-Lemoine**. Cet emplacement qui nous est confirmé par plusieurs sources sera notamment authentifié le 10 mars 1850 dans le document sur la cession du terrain de la Fabrique, représentant la majeure partie de l'ancien site du Fort-Lorette,

en faveur du diocèse de Montréal et de son évêque Mgr Ignace Bourget. On y lit que l'on cède le quadrilatère de « toute cette partie du terrain de la Fabrique qui se trouve au sud-ouest de l'église actuelle et de la place publique, le long d'un chemin de passage qui conduit du chemin de la Reine (boul. Gouin) au pont Sts-Anges des MM. Delisle et Lemoine, tenant par devant au chemin de la Reine, par derrière au fleuve ou Rivière-des-Prairies, au sud-ouest à un chemin (rue Fort-Lorette) qui conduit à la rivière, et au nord-est au chemin de passage susdit, à l'exception de l'emplacement et de la maison d'école bâti sur ledit terrain (intersection Gouin et Fort-Lorette) »¹. (Fig.1) Le « Chemin de passage » vers le pont Delisle-Lemoine est juxtaposé à l'actuelle « Maison de l'habitant », appelée également « Salle publique » construite en 1883 (réaménagée en maison du sacristain de 1913 à 2007) sur l'emplacement exact de l'ancien charnier datant de 1755 en

Fig.1 Extrait du "Livre des actes de la Fabrique de La Visitation" année 1849. Photo © Jacques Lebleu / SHAC avril 2019



Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou « d'en Bas » (1849)

recupérant les pierres de celui-ci, les corniches et les cadrages de fenêtres de l'ancien presbytère de 1788. Le charnier, appelé parfois dans nos archives « chapelle des morts », formait le coin sud-ouest du cimetière abandonné en 1874.

Le pont tire son nom de ses propriétaires Alexandre-Maurice Delisle et Benjamin-Henri Lemoine. Il fut conçu par l'architecte John Atkinson. Son gardien-percepteur sera Jérémie Meilleur. Laissons d'entrée de jeux parler le curé Vinet qui a consigné l'événement de son inauguration au livre des actes de la Fabrique.

« Le 26 juin 1849, a eu lieu par Mgr Ignace Bourget, évêque de Montréal, la bénédiction d'un pont bâti par M. Alexandre Delisle, écuyer, de Montréal, pour traverser la rivière des Prairies, derrière l'église du Sault-au-Récollet, après une messe solennelle chantée par M. François-Romuald Mercier, chanoine de la cathédrale de Montréal; M.F.-X. Desève, prêtre, faisait diacre et M. Plamondon, aussi prêtre, sous-diacre.

Monseigneur fit après la messe un discours de circonstance, ensuite il procéda à la bénédiction. Le nom des Saints-Anges fut donné au pont par une demoiselle de M. Delisle, âgée d'environ sept ans.

M. Delisle ainsi que sa dame, ses quatre demoiselles, madame Cuvillier avec sa demoiselle et madame Nolan assistaient à la cérémonie après laquelle ils se rendirent chez M. J.-J. Vinet, curé du lieu, pour y prendre le déjeuner avec plusieurs prêtres qui assistaient aussi à la cérémonie. Voici le nom de ces messieurs : M.J.-A. Paré, chanoine; M. Clément Aubry, curé de la Rivière-des-Prairies; M.E. Lavoie, curé de St-Vincent-de-Paul, et M Archambault, ecclésiastique, secrétaire de Monseigneur.

L'arrivée de Monseigneur avait été annoncée par un coup de canon, qui fut suivi de plusieurs décharges. L'orgue fut touchée par M. Paul Denis, organiste de la cathédrale de Montréal ». J.-J. Vinet, prêtre.

Le récit du curé Vinet est précieux. L'inauguration du **pont des Saints-Anges** (2^e vocable de notre lien) bien qu'il relie l'île de Montréal à l'Île Jésus (Laval) passa inaperçu dans les journaux de l'époque. Il faut dire que la sphère médiatique montréalaise est à ce moment préoccupée par deux enjeux plus graves. Le premier en est un de santé publique suite à l'épidémie de choléra. Les nombreuses publicités pharmaceutiques nous proposent justement une guérison par l'absorption de nouvelles « pilules miracles ». Le deuxième événement concerne les conséquences de l'incendie du parlement du Canada-Uni alors situé à

Montréal. Des Canadiens-anglais, dont des membres du « *Doric club* », avaient détruit l'édifice parlementaire peu après la ratification de la loi pour indemniser les citoyens ayant subi des pertes causées par les répressions anti-patriotes. On répète souvent qu'il est périlleux pour un francophone de s'aventurer à l'ouest de la rue St-Laurent sans être attaqué. C'est dans ce climat tendu, qu'un parlement canadien temporaire se promènera en alternance entre Québec, Kingston et Toronto. Le nouveau pont de notre paroisse rurale n'est pas une priorité.

Le pasteur de l'église de La Visitation est tout, sauf un spectateur passif devant l'inauguration du pont voisin de son temple. À l'association des partenaires Delisle et Lemoine vient s'ajouter l'abbé Jacques-Janvier Vinet, comme investisseur discret, mais bien réel. Cet investissement du curé Vinet soutiendra la générosité de ses œuvres au Sault-au-Récollet. Notons au final la présence du conseiller d'affaire Pascal Persilier Lachapelle (fils) qui intervient dans l'obtention du permis d'exploitation émis le 28 juillet 1847.

Le pont est long de 2119 pieds par 24 pieds de large d'après les mesures prises en 1861 par Robert Forsyth, ingénieur civil de Montréal. « Les clauses contractuelles exigent de construire une travée d'au moins 150 pieds de long à l'endroit le plus profond de la rivière et à une hauteur de 6 pieds au-dessus des eaux au moment où celles-ci atteignent leur plus haut niveau afin de permettre le passage de nombreuses barges flottantes (trains de bois) conduites par les draveurs ». ² Celles-ci circulent sur la rivière à partir de 1807 jusqu'en 1892. Les quatre travées plus longues du pont sont surmontées par des grandes arches en bois. L'ingénieur consigne aussi la présence de six ou sept arches moins imposantes pour correspondre aux petites travées. Le poste de péage du gardien était aménagé à l'entrée du pont. « Le piéton payait 6 sous de droit, une voiture avec 4 occupants au plus, 25 sous » ³. Le gardien Jérémie Meilleur sera en poste durant toute la vie utile du pont. Un nombre significatif de baptêmes, dans la décennie 1850, nous provient de nos voisins de l'Île Jésus. Il devient plus rapide pour certains de traverser vers l'église de La Visitation que de se rendre au temple situé au cœur du village de St-Vincent-Paul. Voilà une incidence directe du nouveau pont.

Le pont qui nous intéresse est souvent désigné communément comme « **le pont d'en Bas** » (3^e vocable de notre lien) afin de le différencier avec le pont Viau situé à un mile en amont que l'on surnomme alors le « pont d'en Haut ». Cette appellation sera renforcée et prendra tout son sens en 1860 lorsque le même consortium Delisle-Lemoine-Vinet achètera le pont Viau, alors propriété des prêtres du séminaire de Québec. Il convient aussi de

Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou « d'en Bas » (1849)

noter à environ trois miles en aval du pont d'en Bas la présence de la traverse à Sigouin dont le bac fait la navette entre le cœur du village de St-Vincent-de-Paul et la partie « est » du Sault-au-Récollet. N'oublions pas non plus à l'autre extrémité le pont Lachapelle qui fut érigé plutôt en 1836 dans l'actuel secteur Cartierville. Notre distingué organiste Basile Piché, neveu du curé Vinet et futur maire du Sault-au-Récollet, en sera aussi brièvement le propriétaire. Voyons-y un lien avec son mariage en 1853 avec Marie-Joséphine Lachapelle, fille de Pascal Persillier-Lachapelle (fils) (1806-1853) et marguillier en charge à La Visitation. Ce mariage et le décès de son beau-père permettent à Basile Piché d'accéder à la grande bourgeoisie.

Une carte (**Fig.2**) nous illustre l'ancien territoire de la paroisse St-Vincent-de-Paul vers 1850. Nous voyons à la droite du pont Viau, le pont « Delisle-Lemoine », à l'ouest de l'Île-de-La-Visitation. Il enjambe la rivière en profitant de la présence de l'Île au Sergent propriété de Pascal Per-

sillier-Lachapelle (fils). Cette petite île fut engloutie sous les eaux en 1929, suite aux aménagements du barrage hydro-électrique. Les hauts fonds de cette ilette existent toujours.

Des fouilles archéologiques sur le site de l'ancien Fort Lorette, près de la berge à la croisée du terrain de la Fabrique ou à proximité de celui-ci, pourront amener des éléments de réponses sur l'occupation des lieux, notamment à propos d'une ancienne construction dont il reste encore des vestiges sur une carte publiée plus tard par Hopkins en 1879. S'agirait-il des restes de l'ancienne maison du gardien-percepteur du pont et/ou de l'ancien manoir seigneurial dont le curé Beaubien atteste la présence des anciens murs en 1898 ?

Le pont des « Saint-Anges » n'aura qu'une brève longévité de dix ans. « Dès la première année, une travée du pont s'écroula. »⁴ Le rapport d'inspection de 1861 mentionne que le pont est déjà fermé de façon préventive depuis



Fig.2 Carte de la paroisse St-Vincent-de-Paul vers 1850. BAnQ: E21,S555,SS1,SSS14

Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou « d'en Bas » (1849)

1859 pour des raisons de sécurité. Contrairement à l'information qui fut véhiculée et relayée jusqu'à ce jour, à savoir que le pont fut mis hors service en raison de la force des glaces de la débâcle printanière, après seulement quelques années (d'après Louis de Kinder 1998) ou au bout de 25 ans (d'après le vicaire René Desrochers 1936), il n'en est rien d'après les présentes recherches. C'est en effet, en 1861, que des inspecteurs et ingénieurs du gouvernement viennent au Sault-au-Récollet pour étudier le pont et consigner les témoignages d'une vingtaine d'intervenants et usagers. Ils devront statuer sur l'état de celui-ci et sur la réclamation demandée par messieurs Delisle-Lemoine en lien avec la condition de l'ouvrage d'ingénierie et la cause des dommages.

L'étude technique des inspecteurs et l'analyse de la transcription des témoignages pointent du doigt, comme cause première, les nombreuses collisions des longs trains de bois flottants qui font trembler les piliers du pont au point d'en effrayer fréquemment les usagers, y lit-on. Un problème secondaire provient de la faible qualité des travaux de main-d'œuvre lors de sa construction. On note au final que la débâcle du printemps ne semble pas causer d'avaries significatives, en soulignant même que les dommages des glaces sont ici moins graves que pour les autres ponts.

On raconte que s'il est beau de voir toute l'agilité des « *raftmen* » (**Fig. 3**) qui réussissent à faire passer leur train de bois sous la grande arche du pont sans encombre, on s'inquiète à l'inverse des sourds tremblements interminables durant les collisions où défilent en moyenne vingt à quarante radeaux flottants pour chaque train comme le rappelle, devant la commission, le colonel Macdonell, marchand de bois d'Ottawa. Quel est donc la différence entre ce type de



Fig.3 Un train de bois sur la rivière des Prairies, fin 19^e siècle, Archives de la ville de Montréal, SHM19,SY,SS4

bris observé aux ponts d'en Haut et d'en Bas ? Le gardien du pont, Jérémie Meilleur, la résume bien. Il explique qu'il a pu observer que lorsqu'un « *raftman* » heurte un pilier du pont d'en Haut, il en résulte parfois une perte de contrôle, à tel point que l'ensemble du convoi vient ensuite se fracasser contre le pont d'en Bas ! C'est donc sans surprise que les propriétaires des compagnies de bois de la rivière *Ottawa* témoignent de la nuisance du pont d'en Bas pour la navigation. Leur plaidoirie défend la nécessité de ne pas le réparer et d'opter pour sa démolition pure et simple. Une nouvelle grande arche construite pour remplacer celle brisée attend pourtant sur la grève et on ne sait pourquoi rien ne se passe. On précise qu'il faut toujours attendre l'hiver pour réparer le pont, car l'omniprésence des trains de bois durant les autres saisons rend les travaux trop périlleux. Mais l'avenir du pont est plus qu'incertain. L'organiste Basile Piché dira à ce propos :

« Je l'ai vu bâtir et j'ai été souvent dessus – il était bien méchant - il a été abandonné depuis que les propriétaires ont acheté le pont d'en Haut (Viau) - Il y avait une arche défectueuse, elle penchait du côté d'en bas - J'ai entendu souvent qu'ils allaient le démolir – M. Vinet (le curé) m'a dit qu'ils attendaient – il n'a pas dit pourquoi. »⁵

Il est facile de comprendre à la lumière des nombreux témoignages, dont celui de l'organiste Basile Piché, que le curé Vinet, qui s'était porté acquéreur du « pont d'en Haut », fait des meilleures affaires avec un pont d'en Bas fermé. Cette fermeture améliore aussi les affaires de la traverse à Sigouin. Cette dernière avait même reçu, en 1857, un dédommagement pour concurrence déloyale après un long combat juridique qui l'opposait au groupe Delisle-Lemoine. Notre pont ne possède pas non plus l'avantage du pont d'en Haut qui débouche tout droit sur le chemin menant au cœur de Montréal. À cette absence d'infrastructure routière s'ajoute la vocation de l'espace riverain. Il faut dire qu'à cette époque, la quiétude monacale recherchée sur le site de l'ancien Fort Lorette, s'explique par la présence nouvelle de la maison Saint-Janvier qui est dans les faits la résidence curiale. Ces lieux paisibles ne cadrent donc plus avec l'effervescence bruyante des abords d'un pont. Le pont d'en Bas doit de-

Le pont Delisle-Lemoine ou des Saints-Anges ou « d'en Bas » (1849)

meurer debout pour l'instant, mais fermé pour espérer une compensation qui sera encore plus importante si les commissaires statuent que les dommages sont irréparables au point d'exiger une démolition. Le pont irrécupérable sera démonté minutieusement vers 1862, suite à l'enquête. Les propriétaires, lésés et dédommagés, bénéficieront de surcroît de la vente en pièces détachées des matériaux du pont.

La photo prise vers 1860, (**Fig. 4**), nous présente le pont d'en Haut suite à l'ajout d'une toiture partielle nouvellement installée entre les travées. À l'exception de ce dernier détail, il nous donne une bonne idée du pont d'en Bas. Les témoignages d'alors font ressortir la nette ressemblance entre les deux structures bâties au même moment. Comme les piliers brise-glace doivent pointer en amont, le quidam est assis du côté de l'Île Jésus tandis que nous apercevons à l'horizon l'Île de Montréal. Messieurs Delisle et Lemoine en sont, à ce moment, les propriétaires avec le curé Vinet. C'est pourquoi le pont d'en Haut recevra parfois le nom de « pont Vinet » avant d'être ensuite désigné officiellement sous le nom de « pont Ahuntsic ». L'appellation « pont Viau » restera cependant si bien ancrée qu'elle l'emportera et parviendra jusqu'à nous.

Artéfacts de l'ancien presbytère (1788) et du pont (1849)

Les derniers vestiges du pont des Saints-Anges disparaîtront en 1883 lors de la construction du presbytère actuel. Les devis de construction nous expliquent qu'on décida de récupérer des restants de piliers en pierres

pour fabriquer des murs de fondation de la maison presbytérale. On utilisera aussi une partie des fondations de l'ancien presbytère de 1788 pour ce qui correspond à l'emplacement de l'ancienne maison curiale. Nonobstant la construction du pont Papineau-Leblanc (1968), situé à quelques dizaines de mètres en aval, le site d'accès de l'ancien pont Delisle-Lemoine a su préserver son caractère champêtre. De concert avec le contexte d'urbanité environnant, le terrain de l'ancien Fort-Lorette et de l'église de La Visitation sont des zones protégées. N'oublions pas que la pérennité assurée de cette « campagne en ville » abrita jadis un secret d'histoire, le pont Delisle-Lemoine. Il n'en resterait pour certains que l'invisible à nos yeux, les Saints-Anges !

28 mars 2019

Notes

- 1 Procès-verbal de l'Assemblée de paroissiens du 10 mars 1850.
- 2 C.f., Forget, André, Cahier d'histoire du Sault-au-Récollet, Automne 1992, No. 3. p. 41.
- 3 Desrochers, René, Le Sault-au-Récollet, Fête du 2e Centenaire, 1936, p.115.
- 4 Forget, André, Cahiers d'histoire du Sault-au-Récollet, No. 3, Automne 1992, P.43.
- 5 Réclamation 21, Témoignage du 15 octobre 1861, Première session du septième parlement No, 25 vol 4. Hunter, Rose et Lemieux, Québec, 1862.



Fig.4 Le pont Viau vers 1860, William Notman, BAnQ: P1000,S4,D61,P9

Édouard Gohier: L'homme à l'origine de Cartierville

Par Geneviève Senécal

Historienne spécialisée en
conservation du patrimoine bâti

Le 22 décembre 1916, le territoire de Cartierville est annexé à la Ville de Montréal. Pourtant, la petite municipalité reste encore fort peu développée même si celle-ci s'est détachée de la paroisse de Saint-Laurent dix ans plus tôt. Cela peut s'expliquer, entre autres, par le fait que Cartierville est alors un espace prêt à être urbanisé, n'attendant que les nouveaux résidents pour passer du statut de hameau rural à banlieue de Montréal. Un homme a été particulièrement actif pour inscrire Cartierville dans la dynamique urbaine. Il s'agit d'Édouard Gohier (1861-1923), homme d'affaires, politicien et philanthrope.



Fig. 1 M. Édouard Gohier, Maire. *Le Monde illustré* Vol. 13, no 673 (27 mars 1897), p. 761
Source: BAnQ PER M- 176; MIC A117

Natif de la paroisse de Saint-Martin de l'île Jésus (Laval) et descendant d'une famille d'agriculteurs de Saint-Laurent, il s'implique activement dans la promotion foncière au nord de l'île de Montréal.

Entre 1867 et 1896, la population de la ville de Montréal et de l'ensemble de l'île est en augmentation. Cela est

moins dû à l'accroissement naturel qu'aux migrations internes qui amènent à Montréal un flot de ruraux venus des campagnes environnantes pour trouver du travail. Tous les quartiers autour de la vieille ville fortifiée sont largement occupés et on voit exploser à cette période le nombre de petites villes de banlieue en périphérie de ces quartiers. On peut notamment penser à Saint-Gabriel, Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Jean-Baptiste, Côte-Saint-Louis et Hochelaga. En effet, des promoteurs y ont vu des opportunités d'affaires dans les terrains moins chers qu'on y trouve et leurs règlements de construction moins stricts. Ils lotissent donc les anciennes terres agricoles de ces lieux et offrent à vendre des lots à bâtir à des ouvriers n'ayant pas toujours les moyens de construire leur résidence selon les exigences plus strictes de la ville-centre.

Parmi ces promoteurs on voit de plus en plus de Canadiens-français issus d'une nouvelle élite alors en formation. Les membres de cette élite sont souvent des commerçants, parfois des industriels. Ayant un intérêt économique dans le développement urbain, ils s'impliquent activement dans les conseils municipaux et dans la promotion foncière.

Le parcours professionnel d'Édouard Gohier s'inscrit dans cette lignée. Fils de Benjamin Goyer, fermier, et de Céline Crevier, son enfance se déroule sur les terres familiales de Saint-Martin et de la Côte Vertu dans la paroisse de Saint-Laurent. C'est donc dire qu'il connaît intimement le territoire de ce qui deviendra Cartierville, car pour voyager entre les deux paroisses ci-nommées, il faut passer par le pont Lachapelle qui relie les deux îles. Au croisement actuel du boulevard Gouin et de la rue Lachapelle, les hôtels et petits commerces forment le noyau villageois desservant les voyageurs circulant sur la même route que le faisait Gohier.

Après avoir complété sa rhétorique au petit séminaire de Sainte-Thérèse, Édouard Gohier fait l'apprentissage du métier de tailleur de confection. Il ouvre d'abord un commerce de nouveautés à Saint-Laurent mais vend celui-ci en 1890, alors qu'il a 29 ans. La même année, il se lance ensuite dans la promotion foncière et devient du même coup artisan de la création de la ville de Saint-Laurent. En effet, il achète les terres de son père avantageusement situées tout juste à l'ouest du noyau paroissial et du Collège des Frères de Sainte-Croix. En 1893, il devient le premier maire de la ville nouvellement créée.

Par son double statut de maire et de propriétaire foncier, il permet l'essor de la municipalité. Saint-Laurent ayant acquis un statut de ville, cela lui permet d'emprunter les sommes nécessaires à la mise en place d'infrastructures urbaines

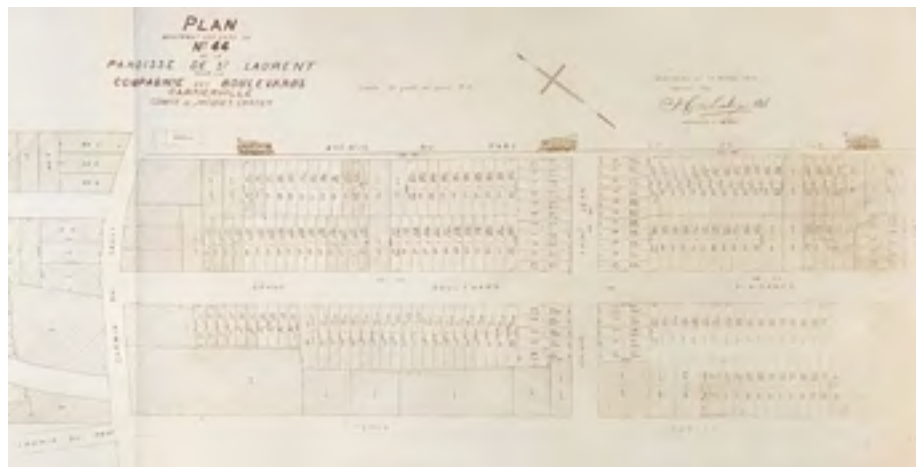


Fig.2 Plan indiquant certains terrains appartenant à L'Hon. J.A. Ouimet, J.U. Émard, E. St-Louis, L. Cousineau & E. Gohier situés sur la rive sud de la rivière des Prairies (Back River) Paroisse de St Laurent, Comté de Jacques-Cartier. Source: BAnQ Vieux-Montréal, CA601-S171-SS1-SSS2-D3-10-79

Édouard Gohier: L'homme à l'origine de Cartierville



Fig. 3 Plan montrant les lots du N° 44 De la Paroisse de St-Laurent pour la Compagnie des Boulevards Cartierville, Comté de Jacques-Cartier / F.C. Laberge. Source: BAnQ Vieux-Montréal, CA601,S69,SS1,D22

telles que l'éclairage de rues, l'aqueduc, les égouts et le transport en commun. Son associé Ludger Cousineau et lui-même dressent le lotissement d'inspiration *City Beautiful* de la Grande Allée de Florence, première planification urbaine de Saint-Laurent, qui correspond aujourd'hui au boulevard Décarie. En 1896, il offre gratuitement les terrains nécessaires à l'arrivée du tramway dans la municipalité.

Si ses projets à Saint-Laurent ont davantage marqué le territoire et l'histoire, Édouard Gohier investit aussi beaucoup pour l'achat de terrains à Cartierville. Une simple recherche à Bibliothèque et Archives nationales du Québec nous permet de voir son nom sur des plans de subdivision de terrains à Cartierville et à Saraguay dès 1893. Ses actions sont motivées par la spéculation. Lorsqu'il provoque l'arrivée du tramway de Saint-Laurent, il s'assure que le service se poursuive jusqu'à la rivière des Prairies à proximité des ses biens immobiliers, comprenant très bien la plus-value que ce dernier leur apporte. Ses stratégies sont efficaces, car entre 1908 et 1912, la valeur foncière de ses terrains de Cartierville va se multiplier par dix. Cependant, la récession économique de 1913 puis la Première Guerre mondiale vont stopper ses activités de promoteur immobilier.

Au cours de cette carrière qu'il mène parallèlement à ses fonctions de maire de Saint-Laurent (il complète trois mandats entre 1893 et 1913), Gohier ne travaille pas toujours seul. Il s'associe à d'autres hommes d'affaires canadiens-français. Après avoir été associé à l'homme d'affaires Théophile Mignerou puis à Ludger Cousineau, entrepreneur originaire de Saint-Laurent, il fonde en 1907 la Compagnie des boulevards de l'île de Montréal avec deux autres personnages ayant marqué le développement urbain de Montréal. Ceux-ci sont l'agent d'immeubles Ucal-Henri Dandurand, à qui l'on attribue la naissance du quartier Rosemont, et l'avocat Joseph-Ulric Émard qui a laissé son nom à Ville-Émard. Au cours de son existence, la Compagnie des Boulevards possèdera des actifs à Cartierville, Bordeaux, dans les paroisses de Saint-Laurent et de Sainte-Geneviève, dans Notre-Dame-de-Grâce, Ville-Émard, Côte-des-Neiges, Longue-Pointe et au Sault-au-Récollet. Gohier est aussi, à une certaine époque, administrateur de la Northmount Land Company avec laquelle

il effectue des transactions fortement avantageuses.

Sa réussite sociale lui offre les moyens de financer des œuvres qui lui sont chères. Il est administrateur de l'hôpital Notre-Dame et de l'hôpital Notre-Dame-de-l'Espérance (hôpital de Saint-Laurent aujourd'hui CHSLD de Saint-Laurent), membre de la société Saint-Vincent-de-Paul, important donateur ayant permis la création de la Villa Saint-Martin et de l'École sociale populaire. Il participe aussi à la fondation du journal *Le Devoir* en tant qu'administrateur.

Le 12 mars 1923, Édouard Gohier décède chez lui à Saint-Laurent où il aura résidé toute sa vie adulte. Avec sa conjointe Poméla Gosselin, il a eu treize enfants dont huit atteignent l'âge adulte. Son esprit entrepreneurial semble s'être transmis, entre autres, à deux de ses fils. Édouard junior, important marchand de bois de Saint-Laurent, sera lui aussi maire de la municipalité. Quant à Horace, il travaillera aussi dans le domaine immobilier au sein de la firme Gohier & Bigras qui fera notamment la promotion de terrains prêts à bâtir à Cartierville.

Par ses actions, Édouard Gohier met en place tout ce qu'il faut pour provoquer l'urbanisation de Cartierville. Bien que le *boosterism*¹ de Gohier ait été contrecarré en partie par la récession économique de 1913 et la Première Guerre mondiale, on doit reconnaître la vision urbaine qu'il a eue pour le quartier et son développement futur.

Bibliographie

[s.a.], «Feu M. Édouard Gohier», *Le Devoir*, mardi 13 mars 1923, p. 3.

Sébastien Darchen, *Transformations urbaines d'une ville de banlieue. Le cas de Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Montréal. Thèse présentée comme exigence partielle du doctorat en études urbaines, UQAM – INRS, décembre 2007.*

Paul-André Linteau, *Une histoire de Montréal, Montréal, Boréal, 2017.*

Claire Poitras, «GOHIER, ÉDOUARD» dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 15, Université Laval / University of Toronto, 2003 [en ligne]. http://www.biographi.ca/fr/bio/gohier_edouard_15F.html Page consultée en avril 2019.

Claire Poitras, «Construire les infrastructures d'approvisionnement en eau en banlieue montréalaise au tournant du XX^e siècle le cas de Saint-Louis», *Revue d'histoire d'Amérique française*, vol. 52, n°4, printemps 1999, pp. 507-531.

Note

1 Façon de développer les municipalités, très commune dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, où les élites locales travaillent à provoquer le développement urbain par la mise en place d'infrastructures et la promotion pour faire fructifier la valeur des terrains qu'elles y possèdent. Souvent, ces élites sont aussi membre des conseils municipaux. Voir Claire Poitras, «Construire les infrastructures d'approvisionnement en eau en banlieue montréalaise au tournant du XX^e siècle le cas de Saint-Louis», *Revue d'histoire d'Amérique française*, vol. 52, n°4, printemps 1999, p. 511.

Projet Mémoire vivante : première vidéo de la SHAC...

Par Jacques Lebleu

Coordonnateur du bulletin de la SHAC

Les membres peuvent être une grande source d'inspiration pour la Société d'histoire d'Ahuntsic-Cartierville et agir comme élément moteur de nos actions. Madame Monik Desjardins constitue un bel exemple de cette réalité. Elle s'est jointe à nous dès le lancement de la SHAC et a participé à nos efforts pour initier un comité de généalogie et de toponymie, car la recherche généalogique lui tient beaucoup à cœur. Cependant, la SHAC a choisi de ne pas poursuivre cette démarche pour plutôt centrer ses activités sur les trois domaines qui définissent sa mission et apparaissent sur son logo : patrimoine, histoire et documentation.



Mme Monik Desjardins. Plan fixe tiré de la bande vidéo produite par Jacques Lebleu (SHAC) et Claude Lalonde, membre citoyen du Comité consultatif local de patrimoine et toponymie (CCLPT).

Persévérante, elle a participé à la dernière rencontre du comité recherche et archives et nous rappelle régulièrement l'importance de recueillir les témoignages des gens plus âgés qui depuis longtemps les quartiers de l'arrondissement. Nous avons donc répondu à son appel plus tôt cette année ... avec sa participation!

En effet, Mme Desjardins a accepté de faire elle-même l'objet de notre première captation vidéo dans le cadre d'un projet de Mémoire vivante. Ayant habité depuis les années 1940 à diverses adresses des quartiers St-Simon-Apôtre, Ahuntsic et Sault-au-Récollet, elle avait bien des choses à nous apprendre. L'entrevue a eu lieu le 12 février 2019. C'est moi-même qui ai joué le rôle de l'intervieweur. M. Claude Lalonde, membre citoyen au Comité consultatif local de patrimoine et toponymie (CCLPT) s'est chargé de la captation audiovisuelle.

Nous travaillons ensemble au montage final qui sera présenté en primeur et exclusivement aux membres de la SHAC lors de l'inauguration de son local le 13 juin

2019. Surveillez l'Info SHAC du début de juin pour les détails!

Nous continuerons la discussion entamée lors de cette interview dans la cadre de la programmation estivale du Parcours Gouin. Mme Desjardins nous propose de découvrir la dernière époque de la mission éducative des Dames du Sacré-Cœur et celle de l'œuvre des vocations sur ce qui est maintenant le terrain de l'école secondaire Sophie-Barat et des ruines de l'Externat Ste-Sophie. L'activité intitulée « Le quartier de Maurice-Richard et des Dames du Sacré-Cœur » prendra la forme d'une visite guidée au départ du Pavillon d'accueil du Parcours Gouin, 10905 Rue Basile-Routhier, le 24 août à 14 :00. Vous aurez compris qu'il sera aussi question du Rocket et d'autres concitoyens de Mme Desjardins aux premiers temps de la Paroisse Ste-Madeleine-Sophie.

Dans la foulée de cette première tentative de préserver la mémoire historique de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville avec Mme Desjardins, nous avons réalisé une seconde captation vidéo avec M. André Gravel. Le montage de cette entrevue reste à faire, mais vous trouverez un article sur un des éléments de notre conversation en page 14 de ce bulletin.

et un enregistrement audio!

En plus de nos projets vidéo, nous avons rencontré M. Sébastien Allard, qui avait piqué notre curiosité par son courriel nous demandant :



M. Sébastien Allard, portrait des années soixante. Studio St-Mars, 6555 rue St-Hubert, Montréal

« Êtes-vous intéressés à savoir quand, comment et pourquoi les Jésuites ont ouvert, dans les années '60, un Collège classique dans leur ancienne maison Saint-Joseph, sur le boulevard Henri-Bourassa - ce collège qui est devenu éventuellement l'école secondaire Mont Saint-Louis? Je pourrais vous éclairer, mais faites vite avant que ma mémoire faiblisse. »

Nous avons eu ce printemps le plaisir de faire la connaissance de ce vénérable Ahuntsicois de 97 ans à l'esprit toujours vif. Nous réfléchirons au cours de l'été au meilleur moyen de partager des extraits de l'enregistrement sonore réalisé lors de cette rencontre mémorable.

Par Jocelyn Duff, architecte

Photographies © Jacques Lebleu / SHAC

L'église de la Visitation (**Fig. 1**) est connue pour son ancienneté, ainsi que pour la richesse et la préservation de son décor. Deux magnifiques portes sculptées et peintes conduisent à la sacristie. On peut les apercevoir de part et d'autre du maître-autel. Il s'agit de pièces anciennes faisant partie de l'ornementation de l'église. L'ensemble de la décoration des panneaux de portes est de style baroque. Ce mouvement stylistique a pris naissance en Italie à partir du milieu du XVI^e siècle et a essaimé dans l'Europe entière et vers le Nouveau-Monde. Ce style s'est développé avec la Contre-Réforme pour renforcer l'influence de l'Église catholique romaine. Les missions, jésuites notamment, l'ont propagé en Amérique latine pour évangéliser les populations indigènes. Ce style rompt avec le classicisme et utilise le mouvement, les courbes et contre-courbes, clairs-obscur, couleurs vives, l'émotion des personnages et l'ornementation pour laisser une forte impression sur les croyants et raviver le zèle des missionnaires.



Fig. 1 La maison du sacristain, l'église de la Visitation et son presbytère

Les portes ont-elles été conçues et sculptées pour l'église actuelle?

Les archives de la paroisse, créées en 1736, sont parvenues jusqu'à nous. Contrats et dépenses étaient consignés dans les livres de compte et les actes de la fabrique. Ils fournissent des renseignements de première main sur les composantes du sanctuaire. Bien que constituant des pièces sculptées importantes, les portes ne figurent pas nommément dans les sources archivées.

Dans leur analyse des portes, l'architecte Ramsay Traquair et l'historien Edward Adair notent en 1927:

« There is no mention of the doors in the church records. They were evidently not separately purchased but formed part of some older scheme of decoration ».

Autre fait notable, les têtes de portes étaient droites à l'origine : le haut a été modifié pour s'insérer dans les ouvertures arquées actuelles. Les scènes sculptées intriguent aussi par l'étrangeté de leur iconographie dans le contexte d'une église dédiée à la Visitation de la Vierge Marie (Glen-Groarke, 1979). Les panneaux du haut représentent les exploits bibliques de Samson. Ils reproduisent des illustrations tirées de *L'histoire du Vieux et du Nouveau Testament* publié à Paris au XVII^e siècle. Nous avons retrouvé la troisième édition de l'ouvrage qui date de 1671. La scène de la Visitation de Marie à sa cousine Élisabeth est également présente dans cette publication. Pourtant, la scène n'apparaît pas sur les portes situées au cœur du sanctuaire dédié à la Visitation.

L'œuvre est généralement attribuée au sculpteur Philippe Liébert (1733-1804) qui se chargea de la décoration de l'église. Mais ceci ne fait pas l'unanimité parmi les spécialistes. L'historien de l'art R. H. Hubbard (1963) trouve que le style de Liébert est curieusement « retardataire », ressemblant davantage à celui des Levasseur des années 1730. L'analyse des œuvres par l'historienne de l'art Marie-Andrée Groarke l'attribue plutôt au sculpteur François Guernon.

Samson, un modèle de vertu

Les panneaux du haut représentent deux légendes de Samson tirées de l'Ancien Testament. La porte de gauche illustre Samson tuant le lion à mains nues (**Fig. 2**). À l'arrière-plan, ses deux parents assistent à la scène. Le message biblique laisse entendre que la douceur naît de la force. La légende veut en effet que des abeilles fabriquent du miel dans le cadavre du lion. La porte de droite illustre Samson enlevant les portes de Gaza (**Fig. 3**). L'homme fort est retenu prisonnier par ses ennemis. Il se libère en arrachant les portes de la ville et les transporte en haut d'une montagne.

Samson est un héros de bataille. C'est un guerrier et un chef de tribu naziréen, c'est-à-dire qu'il a fait le vœu de ne pas se couper les cheveux, de s'abstenir de boire de l'alcool et de ne pas s'approcher de ce qui est impur. Il délivre son peuple de ses ennemis, les Philistins. Le rapprochement du personnage biblique avec les guerriers de la mission du fort Lorette ne peut être ignoré. Ceux-ci étaient principalement d'anciens captifs persécutés par d'autres tribus. Les Sulpiciens ont pu imaginer que les Autochtones s'identifieraient facilement à ce personnage de la Bible qui tirait sa force légendaire de la longueur

de sa chevelure. Le fléau de l'alcool dans les missions de la Montagne et du fort Lorette est historiquement bien documenté. Le personnage hors-norme de Samson aurait offert un modèle de conduite aux habitants du fort qui défendaient le nord de l'île. François Vachon de Belmont, supérieur des Sulpiciens et responsable de la mission, tenta d'adapter la religion catholique romaine à la mentalité autochtone (Mathieu, 1991). De Belmont accompagnait au luth le chant des messes en langues amérindiennes. Il incitait ces derniers à se libérer de l'alcool avec des exemples religieux et d'autres tirés de la nature. D'ailleurs, *l'Histoire de l'Ancien et du Nouveau Testament* dans lequel figure Samson comporte le but avoué de fournir « des figures et des explications édifiantes, tirées des Saints-Pères, pour régler les mœurs dans toute sorte de conditions ».

Raviver la ferveur des missionnaires

Les missionnaires catholiques considéraient les Autochtones comme de possibles descendants d'une des « dix tribus perdues d'Israël » (Jaenen, 2007). Cette théorie était largement répandue en Europe pour expliquer la présence d'habitants en Amérique du Nord. En outre, elle exhortait des religieux et des civils à joindre le mouvement d'évangélisation en Nouvelle-France. Il se peut que les scènes bibliques des portes aient aussi servi à rappeler aux missionnaires le caractère sacré de leur mission.

Hubbart prétend que les panneaux du bas des portes de la sacristie représentent des scènes du début de la paroisse. La palissade de pieux de bois qu'on y aperçoit indique, selon Traquair et Adair, l'époque où la défense était nécessaire. Sur la porte de gauche, on y aperçoit une petite église (**Fig. 4**) avec un clocher surmonté d'un coq. Un prêtre devant l'église dit la messe. À l'arrière, on y voit deux maisons accolées à la palissade de pieux de bois. Il ne s'agit pas de la façade originale de l'église actuelle qui comportait un clocher double surmonté d'une croix (James Duncan, 1831). Le dessin correspond davantage à la description des chapelles dans les missions catholiques de la Nouvelle-France.

Le panneau inférieur de la porte de droite montre des bâtiments et une tour accolés au fort de pieux de bois (**Fig. 5**). Un moulin occupe les hauteurs d'une colline. Un promeneur devancé par un chien se dirige vers une maison. Les scènes des panneaux inférieurs représenteraient les activités des Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal soit: l'exploitation des moulins, le culte (l'église), le missionnariat auprès des Autochtones et la défense de l'île (le fort).

Le fort Lorette identifié

Des détails suggèrent que le sculpteur a voulu montrer les principaux bâtiments institutionnels du fort Lorette, selon

deux angles de vues différents. Dans la scène de gauche, il s'agirait de la maison seigneuriale et de la maison des Sœurs de la Congrégation qui étaient séparées par une palissade de bois mitoyenne percée d'une porte. Une autre palissade à l'arrière-plan nous indique la présence d'une enceinte fortifiée. On distingue au sol des plants de maïs et de tabac qui comptaient parmi les cultures amérindiennes courantes.



Fig. 2 La porte de gauche illustrant Samson tuant le lion à mains nues



Fig. 3 La porte de droite illustrant Samson enlevant les portes de Gaza

La scène de droite est aussi conforme à l'unique plan contemporain du fort que nous possédons : ce serait la maison du fermier et une dépendance qui étaient situées à droite de l'entrée du fort et qui encadraient un bastion hexagonal. Plusieurs façades présentent une composition asymétrique semblable: la porte du rez-de-chaussée et la fenêtre à l'étage étaient décalées pour permettre de hisser les marchandises sans obstruer l'accès au bâtiment. L'entrepôt de munitions, dernier vestige du fort Lorette démolé en 1928, présentait cette composition très particulière. On peut penser que le sculpteur a voulu représenter l'entrepôt

à l'extrême gauche, avec le détail singulier d'une porte à l'étage. La palissade distincte plus foncée à gauche révèle l'enceinte où vivaient les Autochtones : elle est composée de troncs d'arbres étroits et légèrement courbes selon la méthode de construction traditionnelle. Ces détails enrichissent nos connaissances historiques : ils montrent que l'entrepôt démoli en 1928 faisait partie de la mission et que le fort des Autochtones se situerait à l'ouest.



Fig. 4 Sur la porte de gauche, on y aperçoit une petite église et son clocher



Fig. 5 Le panneau inférieur de la porte de droite montre des bâtiments et une tour accolés à la palissade en pieux de bois du fort.

Hubbart établit un lien entre les panneaux supérieurs et inférieurs des portes et situe le contexte dans la mission du fort Lorette :

«The upper panels of each door represent scenes from the story of Samson; the lower scenes from early history of the parish. Thus on the right door at the top is Samson carrying off the gates of hostile Gaza, while at the bottom is a view of the first mission to the heathen Indians at Sault-au-Récollet, with a curé who had just come from celebrating mass in the church. By an old convention of the Christian art, the scene at

the top is probably a biblical prefiguration of the victory recorded at the bottom».

Je me suis demandé si la modeste chapelle de bois de la mission pouvait comporter des ornements élaborés à l'intérieur, tels que les portes de la sacristie. Il semble que oui. Lors d'un voyage au Sault-au-Récollet en 1749, le naturaliste suédois Pehr Kalm note que « l'intérieur en vaut mieux que le dehors ». La chapelle de la mission du fort de la Montagne, conçue également par François Vachon de Belmont, était richement ornée afin de la rendre attrayante pour les Autochtones. Les scènes du bas des portes prises isolément auraient pu, en théorie, avoir été réalisées tardivement, en souvenir de la mission disparue. Cependant, ce serait ignorer les panneaux supérieurs et leur symbolique. Cela renforce l'hypothèse d'une réalisation des portes de la sacristie qui serait contemporaine des missions d'évangélisation sur l'île.

Un élément de décor inestimable

Plusieurs indices montrent que les portes de la sacristie sont antérieures à la construction de l'église actuelle (1749-1751). Ces indices sont : la diffusion dès le XVII^e siècle des deux images de Samson, la position privilégiée des portes dans un lieu de culte dédié à la Vierge, l'absence de trace de dépense ou de contrat spécifique pour des portes ouvragées de cette ampleur et la modification de la forme des portes. De plus, les motifs réfèrent à des aspects singuliers de la vie quotidienne à l'époque des missions d'évangélisation. L'analyse dendrochronologique permettrait de dater précisément l'année où le bois a été coupé.

La proximité de la chapelle du fort avec l'église actuelle conduit à l'hypothèse d'une récupération possible des portes qui ornaient la chapelle de la mission. On continua d'y célébrer la messe après le départ des Autochtones en 1721 et jusqu'à l'ouverture de la nouvelle église en 1751. Les anciennes portes ont pu alors constituer un décor familier qu'on avait sous la main après avoir fait de grandes dépenses pour la construction de la nouvelle église. C'est ainsi que le sanctuaire de la Visitation de la Bienheureuse Vierge-Marie s'accommode depuis 268 ans de la présence en son sein du turbulent chef de guerre Samson. Deux portes qui témoignent de la rencontre des mondes autochtone et canado-européen.

La question reste ouverte quant à la connaissance de l'identité véritable du sculpteur.

L'auteur de l'article remercie M. Yvon Gagnon pour ses commentaires.

Bibliographie : sur demande.

Note de lecture. Fiction montréalaise et logistique ahuntsicoise

Par André Campeau
Comité Recherche et Archives¹

La fin des années 1940, une enquête sur un meurtre dans Ahuntsic, ça vous dit? Je suggère un roman bien ficelé, pas trop mal documenté, avec quelques personnages attachants qu'on a envie de mieux connaître. Pas question pour moi de vous révéler le fin mot de l'intrigue ou les péripéties de l'enquête menée par Stan Coveleski, appuyé par sa sympathique secrétaire Emma. Disons que *L'Infortune des biens nantis* de Maxime Houde se lit bien.



Page couverture du roman "L'Infortune des biens nantis" de Maxime Houde

Pourquoi parler de ce livre dans une revue d'histoire? Ce roman, dont une partie se passe dans une maison d'Ahuntsic, s'intéresse à différents niveaux de contexte : Ahuntsic (son passé) n'est ni isolé, ni retranché du monde.

Dans chacune des enquêtes de Stan Coveleski (il en mène plusieurs dans ce roman), l'auteur contextualise

l'action dans le Montréal et le monde de la fin des années 1940. On le sait par de nombreux détails, par exemple une maison cossue de la classe moyenne aisée sur la rue Gouin ou encore le véhicule de Stan tourne de la rue Gouin sur la rue Lajeunesse pour retourner au centre-ville. On se reconnaît par toutes sortes d'événements qui font sens : la politique municipale (des projets de développement urbain, la corruption dans la police), les parties de hockey du Canadien ou encore les tensions ailleurs dans le monde (en Chine ou au Proche-Orient).



La rue Lajeunesse aux abords du pont Viau, carte postale de la fin des années 1940. Source: Archives de Montréal, Fonds SHM020 - Fonds Tréflé Bastien et famille Gravel

Rassurez-vous, ces éléments en apparence hétéroclites ne sont pas un simple copié collé de nouvelles disparates. Ils sont bien intégrés à l'ensemble. Coveleski circule à Montréal dans sa (fidèle) Graham² pour recueillir des informations, faire avancer ses enquêtes, déjouer les importuns et résoudre les énigmes qui se présentent à lui le plus souvent sous forme d'ennuis qui le mettent à l'épreuve. Il vit dans le monde décrit par le romancier dont l'ouvrage a une portée critique.

On reconnaît le modèle, celui créé par Raymond Chandler avec Philip Marlowe : le détective privé qui raconte sa propre histoire. Le romancier québécois a revu et amélioré la formule. Vraiment. On enfile les pages une à une et, vers la fin, on se dit qu'on va se procurer une autre enquête de Coveleski pour se détendre quelques heures et chercher si on ne le croiserait pas à nouveau dans le Ahuntsic de la fin des années 1940.

On peut trouver un exemplaire du roman paru en 2012 à la Bibliothèque d'Ahuntsic sur la rue Lajeunesse (près de Fleury) ou le faire venir d'une autre bibliothèque puisqu'il y a quelques exemplaires dans le réseau (version papier). Autre option : accéder à une version numérique sur le site de la Bibliothèque de Montréal. Pour ma part, je me suis procuré ce livre à la Librairie Fleury.

En passant, le romancier a reçu le prix littéraire Saint-Pacôme pour cet ouvrage.

Note de lecture. Fiction montréalaise et logistique ahuntsicoise

En écrivant cette note de lecture, je me suis demandé si la rue Lajeunesse à l'époque (1947-1948) menait au Pont-Viau et si la circulation sur cette rue allait dans les deux sens. Une photo, datant de 1937, montre le coin de rue Gouin-Lajeunesse en incluant l'angle sud-est et, par conséquent, l'immeuble municipal qui sert de caserne de pompiers, poste de police et salle civique. A priori cette photo indique un secteur relativement tranquille.

Une autre photographie (circa 1950), retrouvée par Jacques Lebleu dans les Archives de Montréal, montre que la circulation allait dans les deux sens sur Lajeunesse (ce qui explique que Stan Coveleski tourne sur cette rue pour aller vers le centre-ville). Fait intéressant, il y aurait plus de piétons que d'automobiles traversant le pont.

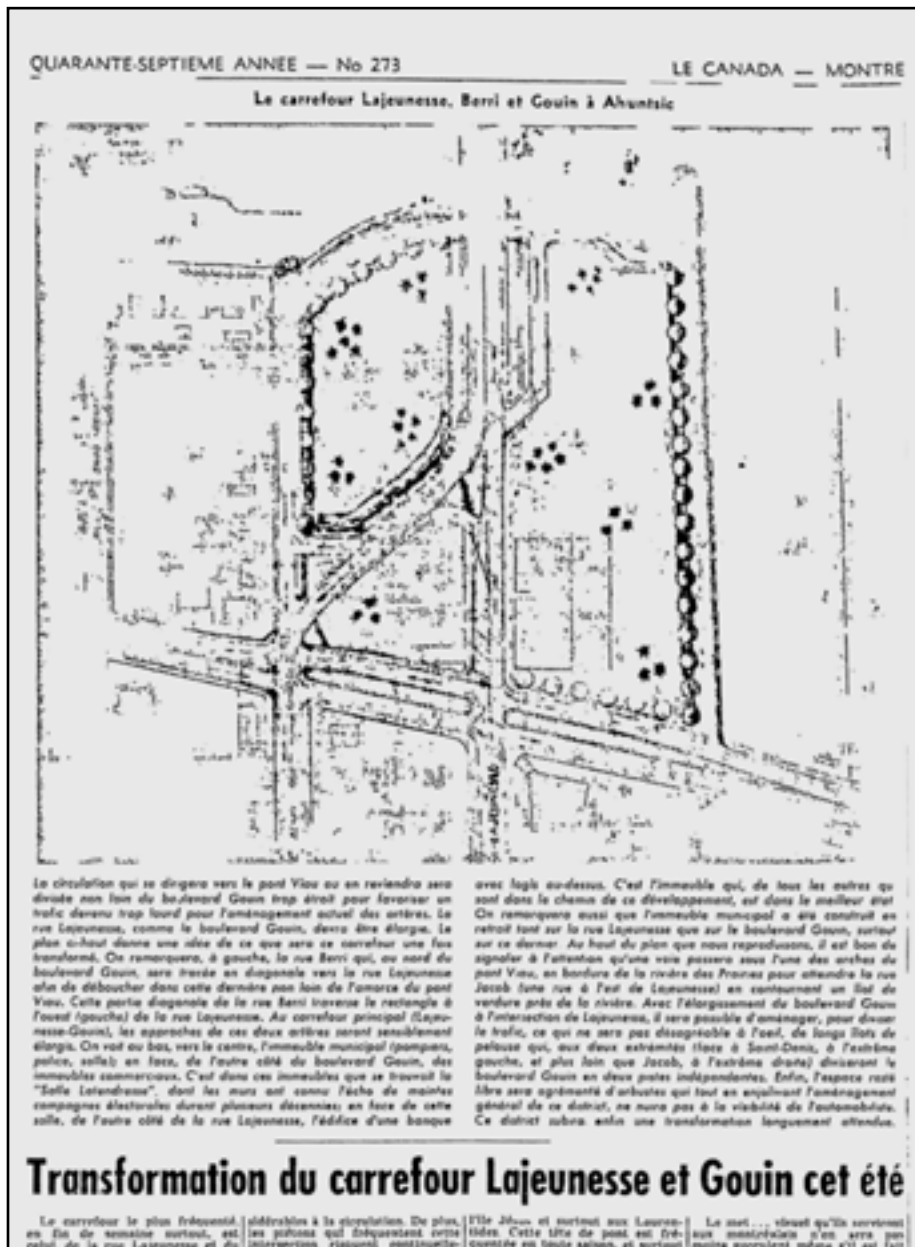
Pourtant, ce n'était pas le cas. En 1947, on a calculé qu'à l'heure de

pointe, 760 véhicules en moyenne, dont 380 camions traversent le Pont-Viau. La question de savoir quand ce secteur a été transformé ouvre sur le problème des changements dans l'infrastructure urbaine au milieu du siècle dernier. Un article du journal *Le Canada* daté du 28 février 1950 et disponible dans un *Cahier de documentation historique* du Comité recherche et archives de la Société d'Histoire d'Ahuntsic-Cartierville, raconte que des changements majeurs sont effectués au cours de l'été suivant. Les motifs invoqués? La circulation automobile qui s'intensifie aux abords du pont, le risque d'accidents pour les piétons qui traversent à l'intersection et l'arrêt de l'autobus provincial qui amène un achalandage additionnel.

Les modifications envisagées par la Ville sont : 1) la construction d'une voie de sortie du pont qui acheminera la circulation vers le sud sur Berri et facilitera la circulation sur Lajeunesse, 2) l'élargissement du boulevard Gouin, 3) l'aménagement paysager aux abords du pont, et, 4) une voie de promenade qui longe la rivière et passe sous le pont. Cet été-là, plusieurs secteurs de la ville auraient été en construction. L'article souligne l'importance du Pont-Viau dans l'infrastructure routière parce qu'il (je cite) « relie Montréal aux jardins-maraîchers de l'île Jésus (lisez Laval) » où les Montréalais s'approvisionnent et aux Laurentides qui constituent un attrait pour le tourisme.

Notes

- 1 L'auteur est anthropologue et membre-citoyen de Solidarité-Ahuntsic.
- 2 Aux États-Unis, les trois frères Graham fabriquent des camions de 1919 à 1929. Délaissant ce produit routier qu'ils revendent à Dodge, ils se lancent ensuite dans l'industrie automobile en achetant la compagnie Paige-Detroit Motors où ils fabriquent des automobiles de 1928 à 1940. Chrysler se réapproprie leur ligne de production pour éventuellement fabriquer la DeSoto.



Article du quotidien *Le Canada*, édition du 28 février 1950, page 9.

Les travaux annoncés pour l'été même ne seront réalisés que quelques années plus tard.

Source: Google News (archives) <https://news.google.com/newspapers?nid=1EqfMoDn7-AC&dat=19500228&printsec=frontpage&hl=fr>

La croix de chemin du Haut-du-Sault

Par Jean Poitras
Comité recherche et archives

Photographies © Jean Poitras

En déambulant sur le boulevard Gouin près de l'intersection de l'avenue Bois-de-Boulogne, on remarque une belle croix en pierre qui se dresse du côté nord. Elle est connue sous le vocable de *Croix-du-Haut-du-Sault*.

Les croix de chemin ornent le paysage du Québec depuis le début de la colonisation. Il y en subsisterait environ 3 000 dispersées un peu partout, surtout en milieu rural.

Distinguons d'abord quatre types de croix que l'on a érigées au cours des ans.

Il y a la croix de prise de possession de la terre comme celle que Jacques Cartier planta à son arrivée à Gaspé en 1534. Il proclamait par ce geste que le Roi de France était maintenant seigneur de ces lieux.

Puis, il y a celle dite votive que l'on érige suite à un vœu ou une promesse en retour d'une intercession divine en faveur du suppliant; celle que Paul Chomedey de Maisonneuve fit dresser sur le Mont-Royal en est un bon exemple. En effet, au cours de l'hiver 1642, les eaux du fleuve menacent sérieusement la jeune colonie de Ville-Marie. Il appelle la clémence divine de ses prières et les eaux se retirent en janvier. Il tient promesse et on élève une croix de bois sur la montagne. Elle a été remplacée par une croix de métal en 1924.

Il y a les croix commémoratives où l'on souligne un événement d'intérêt. La croix sise sur l'île de la Visitation rappelant la mort par noyade du Père Nicolas Viel et de son acolyte Ahuntsic est de ce type. De même, les petites croix que l'on trouve le long des routes et où l'on inscrit le nom de la victime d'un accident

automobile ainsi que la date de son décès peuvent être classées dans ce groupe.

Enfin, il y a les croix de dévotion publique. Celles-ci servaient aux fidèles à faire leurs prières et autres dévotions près de leur lieu de résidence sans avoir à parcourir le chemin jusqu'à l'église paroissiale, souvent distante de plusieurs kilomètres, notamment en milieu rural.

On peut subdiviser ces dernières en trois catégories selon leurs caractéristiques. La croix simple est généralement en bois et peinte en blanc comme celle que l'on trouve à l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard Crémazie. La croix avec instruments de la Passion est ornée d'une lance, d'une échelle, de clous ou encore d'un cœur transpercé pour rappeler la mort du Christ. Et enfin, il y a le calvaire où l'on voit une représentation de Jésus-Christ sur la croix; ce dernier type est souvent plus élaboré et entouré d'une structure tels une clôture ou un kiosque.

La croix du Haut-du-Sault est une croix de dévotion publique de milieu rural. Il faut en effet se rappeler que le territoire de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ne s'est urbanisé qu'au cours du XXe siècle. Avant cela, on y trouvait surtout des établissements agricoles.

Au XIXe siècle, les Sulpiciens, seigneurs de Montréal, ont commencé à distribuer des terres le long de la rivière Des-Prairies dans le Haut-du-Sault, que l'on appellera plus tard Saint-Joseph-de-Bordeaux. Or les deux paroisses existantes à l'époque, ainsi que leurs églises respectives, La-Visitation-du-Sault-au-Récollet et Saint-Laurent étaient distantes de 3 ou 4 kilomètres de ces terres, et seulement accessibles par des chemins que les conditions climatiques ne rendaient pas toujours aisés à parcourir.



Fig. 1 Vue d'ensemble



Fig. 2 Socle

La croix de chemin du Haut-du-Sault



Fig. 3 Deuxième section



Fig. 4 Troisième section



Fig. 5 Faîte de la croix de chemin

Ce qui fait qu'en 1873, deux cultivateurs, Zéphire Racine et François Jubinville, donnent à la communauté des paroissiens du Haut-du-Sault, un lopin de terre jouxtant leurs propriétés et mesurant approximativement 5 mètres par 4 mètres, dans le but spécifique qu'on y installe une croix de chemin.

Un tailleur de pierre de Saint-Laurent, Élizée Racine, façonne et érige en 1874 la croix de pierre que l'on voit encore aujourd'hui. Celle-ci est particulière du fait qu'elle est en pierre calcaire, la majorité des croix de chemin étant en bois. De plus, seule une soixantaine des quelque 3 000 croix de chemin inventoriées sur le territoire québécois datent du XIX^e siècle.

La croix du Haut-du-Sault se compose de quatre sections superposées. Au bas, un socle rectangulaire sur lequel est gravée la date 1874 peinte en noir. D'autres inscriptions s'y trouvaient

jadis, mais sont maintenant fragmentaires et illisibles.

Dans la deuxième section, on voit une niche avec une statue de la Vierge en posture d'offrande avec une robe dont les revers sont peints en bleu. Sous la niche, on observe des initiales A M entrelacées et peintes en noir. La niche est surmontée d'une frise en arc dont l'inscription est illisible, et, plus haut, d'un cœur rouge planté d'une croix noire et transpercé d'un poignard, lui aussi en noir.

La troisième section est ornée d'un ostensor avec des traces de peinture rouge et blanche.

La section du haut supporte un globe surmonté d'une croix dont les branches sont jointes par un cercle. Sur ses quatre faces, il y a une cartouche avec des éléments décoratifs malheureusement érodés avec le temps.

La pierre calcaire utilisée en rendait la sculpture plus facile, d'où les nombreux éléments décoratifs. Mais étant plus friable, elle résiste mal au passage du temps et on y observe maintes fissures et traces d'effritement ainsi que l'effacement des inscriptions tel que noté plus haut.

Des corniches séparent les sections supérieures entre elles et la hauteur totale du monument est 6,7 mètres.

Un muret de pierre circonscrit le site et un aménagement paysagé le décore. La croix-du-Haut-du-Sault a été citée comme bien patrimonial par la Ville de Montréal en 1988. Acquisée par celle-ci en 1991, elle a été restaurée en 2006. Relié par un sentier et entretenu par la ville, le site de la croix est maintenant intégré au Parc-des-Bateliers qui longe la Rivière-des-Prairies.

Une culture du voyage. Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic (1925–1945)

Par André Campeau
Comité recherche et archives

« Au mois de mai 1928, nous étions acheté une auto, une Essex 1928 flambant neuf, à deux portes, le bas de l'auto jusqu'au fenaitre était bleu pale, et le haut était bleu foncé, j'avais acheté cette voiture d'André Cardinal qui était à Cartierville à ce moment là, nous l'avions eu le 10 mai, là ont se croyaient millionnaire, heureux comme des rois. »

Cet extrait des mémoires d'Eugène Campeau (dont je respecte la langue parce qu'elle est aussi un témoignage historique) signale une transformation culturelle, pas spécifique à une famille, mais que la mémoire de cette famille peut éclairer.¹



Fig. 1 Ce sedan Essex à 2 portes de 1927 avec sa peinture à deux tons nous donne un aperçu de ce à quoi pouvait ressembler le véhicule dont M. Eugène Campeau a fait l'acquisition en 1928. Source: GPS 56 <https://www.flickr.com/photos/91807507@N03/43591817164/>

L'urbanisation de Montréal progresse rapidement (un peu plus de 50 % des Québécois vivent en ville en 1921 et près de 60 % en 1931) et la conversion à l'automobile est marquante au cours de la même période au Québec : « le nombre de voitures particulières augmente du tiers entre 1927 et 1929, passant de 100 128 à 132 839 ».² Si on compare ces données aux véhicules immatriculés entre 1925 et 1930, incluant ceux affectés au déplacement des personnes et au transport de marchandises, l'augmentation est de plus de 80 %.³ Le problème des infrastructures routières prend plus de place dans les relations entre les paliers de gouvernement, alors qu'une économie du véhicule routier (construction, achat, entretien, disposition) se met en place à l'échelle de l'Amérique du Nord tout autant qu'au Québec et dans Ahuntsic.

On pourrait tracer des correspondances entre l'automobilisation et la formation de la classe moyenne au cours du 20^e siècle. Selon leurs moyens, des gens de classe moyenne acquièrent divers produits favorisant une transformation culturelle. L'acquisition d'une automobile n'aurait pas été sans effets sur la vie de ces gens. On peut imaginer qu'au début (quand elles sont introduites

dans la vie quotidienne), ces technologies ne fonctionnent pas tout à fait comme prévu, et que divers problèmes liés à leur utilisation vont devoir être résolus. Leur usage est limité. À un autre niveau, des changements dans les manières d'habiter et de se déplacer en voyage vont progressivement marquer la vie de ces gens. Ces changements ne s'imposeraient pas d'emblée, ils peuvent prendre une génération ou même deux avant de se sédimer dans les habitudes de vie. Quand cela arrive, ils apparaissent incontournables.

Eugène sait conduire un véhicule routier avant d'en acheter un; il a appris dans le cadre de son travail pour la compagnie de téléphone. La voiture achetée en 1928 n'est pas la sienne propre, mais celle de la famille. Il continue d'aller à son travail en transport en commun et le fera pendant toute sa vie, comme deux de ses fils Paul-Émile et Roger le feront jusqu'au milieu des années 1980. Le véhicule automobile sert surtout pour des sorties en famille, la fin de semaine et pendant les vacances annuelles. Dans les années 1920, l'Essex est une automobile dont les coûts de production et le prix ont été ajustés pour permettre à des familles de la classe moyenne de se la procurer et d'en profiter au moment de congés. Fabriquée entre 1918 à 1933, elle a été conçue comme un véhicule de tourisme pouvant couvrir de bonnes distances. En 1929, les automobiles d'Essex & Hudson étaient les troisièmes plus vendues aux États-Unis, après les Ford et les Chevrolet.

À peine deux semaines après la réception de l'automobile, la famille (Eugène, Irène et leurs quatre enfants)⁴ part tôt le dimanche matin pour se rendre à Saint-Lazare (village derrière Vaudreuil, où Eugène est né et ses parents habitent) :

« nous avons décidé d'aller à la messe à St Lazare, nous étions

Une culture du voyage. Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic (1925-1945)

partie de bonheur, et tout allaient à merveille, mais rendu au bout des terres, dans la montée de la Côte St-Louis, il y avait une petite baissière, d'une centaine de pieds, là il y avait de la boue, [...] rendu au milieu, l'auto s'est arrêté, plus de moyen d'avancer ni de reculer, les roues glissaient dans la glaise; Nous étions habillé proprement, [...] mais il à fallu que je débarque, c'était pas trop rigolo, »

Impossible de sortir de l'ornière sans aide. Eugène connaît le coin, y a vécu jusqu'à sa majorité. Il va chercher un voisin, Léo Paul Rozon, qui attelle un cheval à l'auto pour le sortir de là. Peine perdue. Ils se servent alors de pierres qu'ils installent sous chacune des roues en soulevant l'auto avec une longue perche et arrivent ainsi à la dégager. Il faut imaginer la scène : tout ce beau monde endimanché, ils ratent la messe et veulent revenir à Montréal pour ne pas rester pris au retour. Léo Paul convainc Eugène d'aller voir ses parents. Quand ils arrivent à l'église, la messe est terminée. Le village peut admirer l'auto. Eugène ramène ses parents (Jean-Baptiste, Mathilda) à la maison; ils passent un bel après-midi. Au retour, Léo Paul a réparé la route et ils n'ont pas de difficulté à revenir dans Ahuntsic.

Quelques semaines plus tard, ils décident de s'aventurer jusqu'à Nomingue chez des parents d'Irène. Comme Eugène travaille le samedi matin; ils partent à deux heures de l'après-midi avec Alma la sœur d'Irène et son mari Achil Turcot. Dans l'auto, ils sont quatre adultes et quatre enfants :

« Rendu à St Jérôme, j'attendais un bruis qui venait du diférentiel, nous avons arrêté à un garage, le mécanicien était venu avec moi pour vérifier, il avait dit, il va falloir ouvrir le diférentiel et avait trouvé le diférentiel rempli de graisse, plutôt que d'huile, dans cette graisse un wacheur qui avait passé dans les guires, c'était la cause du trouble, quand il a eu fini il passait 5 hrs PM »

Évidemment, il est question de revenir à Montréal. Le mécanicien les encourage à poursuivre leur route malgré la difficulté posée par la *Côte du sauvage* réputée difficile à franchir par n'importe quel véhicule. Depuis Saint-Jérôme, ils mettent 6 heures pour parcourir 140 km en suivant le tracé de la route 117 actuelle. Le dimanche est passé en famille : l'oncle Émile Paiement raconte quelques bonnes histoires, tout le monde fait un tour de chaloupe. Ils vont à la pêche et prennent des brochets : une toute autre vie dans la nature l'espace d'une journée. Le retour en auto se fait sans anicroche. La semaine suivante, tel que recommandé par le mécanicien de Saint-Jérôme, Eugène fait vérifier l'auto chez le concessionnaire Hudson & Essex de la rue Ontario.

Les vacances de 1928 vont être l'occasion d'un plus long voyage. Eugène a 2 semaines de vacances au début du mois d'août. Ils quittent Ahuntsic pour aller aux États-Unis. Cette fois, les parents d'Eugène accompagnent la famille de 6 pour le voyage. Ils partent de Saint-Lazare le lundi matin pour se rendre à Alexandria en Ontario, chez l'oncle Jean-Baptiste Chénier où ils couchent. Puis à Current chez Johnny Chatelin et ensuite ils vont chez Venia Sauvé, le parrain d'Eugène, où ils arrivent le mercredi soir. Ils sont à Ottawa le jeudi où ils visitent le Parlement pour ensuite sortir de la ville et faire un pique-nique à l'ombre d'un arbre (fromage, viande et pain). Ils couchent probablement à la belle étoile ce soir-là. De là, ils vont à Prescott et traversent aux États-Unis à Ogdensburg où ils demeurent chez un cousin de Jean-Baptiste, Joseph Gauthier, des gens qu'ils n'ont pas vus depuis une quinzaine d'années. Ils en profitent pour visiter une manufacture de soie où travaille le fils de Joseph. Au retour, ils passent par Mille Roches (près de Cornwall), puis Saint-Lazare. Les mémoires ne donnent pas le nombre exact de jours en déplacement. On peut calculer 8 ou 9 jours approximativement.

Eugène consigne ainsi les voyages de 1928 (ils repartent en septembre vers Nomingue et cette fois poussent une pointe jusqu'à Mont-Laurier) avec suffisamment de détails pour que s'en dégage une culture du voyage. D'abord toute la famille se déplace, ensuite on en fait profiter d'autres parents qui s'entassent dans la voiture avec la famille. L'automobile n'est pas le véhicule d'une personne même si elle est opérée par un seul conducteur : Irène se saura pas conduire une auto et les garçons apprendront en leur temps, pas avant 1940. Les déplacements se font vers des lieux qui ne sont pas nécessairement connus à priori, mais la destination est toujours une maison où l'on revoit des parents qui offrent l'hospitalité. Le voyage peut être l'occasion d'une visite industrielle ou d'une activité particulière comme la pêche.

À la fin de ses mémoires, Eugène raconte un voyage effectué au début du 20^e siècle, en hiver un peu après le Jour de l'an. La famille se déplace en traîneau attelé à un cheval; ils vont d'un village à un autre, en séjournant dans la parenté et en profitant du bon temps. En d'autres termes, au début de son utilisation, l'automobile n'aurait probablement pas beaucoup modifié la culture du voyage antécédente, pas plus qu'elle ne servait pour des déplacements quotidiens, tels que les allers-retours au travail d'une seule personne. L'automobile aurait remplacé le véhicule à cheval. La technologie aurait introduit ce pour quoi elle était conçue : augmenter les distances parcourues en moins de temps qu'auparavant. Pour rendre ceci possible, les services de voirie et les garages vont se développer. À l'urbanisation croissante va correspondre cette

Une culture du voyage. Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic (1925–1945)

technologie qui permet de sortir de la ville, de s'en évader en quelque sorte.

Il y a une exception à la règle de la visite dans la parenté : le pèlerinage. En septembre de l'année suivante, Eugène prend des vacances en même temps que son frère Emmanuel dont le duplex est contigu au sien sur la rue Sacré-Cœur près de Fleury. Les deux familles partent ensemble avec les parents des deux frères, en tout 6 adultes et 9 enfants dans les deux autos qui se suivent sur la route le long du fleuve Saint-Laurent. Destinations : Sainte-Anne-de-Beaupré et Cap-de-la-Madeleine. À Sainte-Anne ils demeurent à l'Hôtel Saint-Louis. Au retour, l'orage est si violent qu'ils doivent s'arrêter un soir additionnel à Deschambault où ils couchent à l'hôtel. La route jusqu'au Cap est encombrée de débris d'arbres. Ils voient des bâtiments dont le toit est arraché. Au moment des arrêts, les enfants font semblant de conduire l'auto et les deux plus vieux profitent de ces moments pour jouer à l'adulte avec les plus jeunes. Ce sera la dernière expédition pour un moment puisque la Crise leur tombe dessus cet automne-là. Quoi qu'il en soit, le voyage en automobile est un moment heureux dans une vie pas toujours évidente.



Fig. 2 Carte postale noir et blanc circa 1920-1950. Auteur et éditeurs inconnus.

Source: BAnQ Rosemont-La Petite-Patrie - Cartes postales - cote: CP 037085 CON

Disponible en ligne <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2551241>

Au cours des cinq années suivantes, en contexte de crise économique, ils vont limiter le déplacement à Saint-Lazare, sur la ferme des parents d'Eugène. L'automobile sert pour ramener des victuailles de la campagne. Elle a une autre utilité aussi :

« Après que les enfants étaient couchés, nous restions seul avec papa et maman, Maman et Irène dans la maison, qui avait toujours quelque chose à faire et jaser, papa et moi assoyions, sur le plancher de la galerie, qui était toujours propre, [...] et papa me racontait toute sorte de choses comiques de son jeune temps, quand il travaillait sur le chemin de fer, avec son grand ami Jos Larocque, c'était comme son frère, parce qu'il en avait pas de frère papa, Maman et Irène nous attendait rire, ils venaient voir qu'est qui se passaient, il fallait leur raconter l'histoire; La veillée se passait tellement vite, que nous avions pas le temps de le voir, la première chose que nous savions, il était 11 hrs ou 11.30 PM nous avions beaucoup de plaisir avec eux, des gens comme cela ça devrait pas mourir. »

L'auto sert donc à tracer une limite ancrée géographiquement et socialement, qui permet de se retrancher du contexte économique auquel les familles sont confrontées au quotidien. Elle permet un moment hors de l'ordinaire. La vie en campagne en bonne compagnie, même quelques heures, devient une escapade qui offre un baume sur les difficultés liées à la crise économique.

Au-delà de cette première génération qui reproduit les anciens modèles de voyage en famille dans la parenté, les destinations et les motifs de voyage en automobile vont changer à la deuxième génération. Dans les années 1950, les voyages sur la Côte Est des États-Unis vont se multiplier dans cette famille. Ce peuvent être de longues fins de semaine à Pine Point ou des vacances de deux semaines à Cape Cod : ces Ahuntsicois de deuxième génération partent en famille et parfois deux et même trois familles ensemble pour de telles destinations, ce qui rapproche les cousins. Ils ne délaissent ni les Basses-Laurentides ni Saint-Lazare pour pique-niquer le dimanche après-midi. Toutefois, de nouvelles pratiques contribuent à intensifier l'usage de l'automobile au quotidien : faire les emplettes dans des espaces commerciaux avec stationnement, se rendre au travail et en revenir au quotidien parce que celui-ci est plus loin et est plus difficile d'accès en transport collectif.

Pour retrouver le sens de la prolifération du véhicule automobile et du voyage sous forme de consommation, il faut voir comment cela advient à l'échelle d'un quartier. Ahuntsic est traversé de part en part par cette consommation et cette circulation. Il est au croisement de différentes routes; en 1930, les ponts pour sortir de l'île de Montréal permettent de se diriger vers les Basses-Laurentides tout autant que vers Vaudreuil ou

Une culture du voyage. Chronique d'une maisonnée d'Ahuntsic (1925-1945)

vers les États-Unis. L'extension du réseau routier et de ses adjonctions commerciales a-t-il amené l'augmentation du nombre de véhicules? Ou n'est-ce pas plutôt le développement de l'industrie automobile (sa croissance en Amérique du Nord et son positionnement dans l'économie) qui pousse les gouvernements à construire des rues, des routes, des ponts?

Le mode de production industriel visant la consommation de masse a certainement joué. L'automobile serait une technologie caractérisant la classe moyenne en croissance au 20^e siècle : elle est conçue à l'échelle d'une famille nucléaire pour la déplacer sur des distances de plusieurs centaines de kilomètres. Le rapport salarial sous la régulation fordiste (1920-1970) est tel qu'il est possible à des familles urbaines d'assumer cette nouvelle dépense.⁵ Pour circuler, l'automobile est dépendante d'une infrastructure qui s'étend et se ramifie sur le territoire. Elle prend appui sur des points d'entretien mécanique et d'approvisionnement en carburant. Des installations pour coucher sur la route se développent (terrains de camping, motels) et des modèles de restauration s'y adaptent (commande à l'auto). Le mode de vie est touché, comme s'il était porté par l'industrie plutôt que le contraire. Le véhicule automobile n'était pas d'emblée incontournable dans la vie des gens, il l'est devenu en se sédimentant à même les habitudes de vie.

Fig. 2b



Fig. 2c

Fig. 2a



Fig. 3a-b-c Publicités publiées dans le quotidien Le Canada

a 26 octobre 1946

b 9 novembre 1946

c 13 juillet 1951

Source: Google News Archives



Notes

1 Cette famille s'est installée dans Ahuntsic en 1926, d'abord sur la rue Sacré-Cœur, ensuite sur le boulevard des Ormes (aujourd'hui Christophe-Colomb). Approximativement 20 % du texte des mémoires d'Eugène Campeau (1898-1987) est consacré aux voyages en famille. La documentation de base servant à rédiger cet article est disponible au Centre d'Archives de Vaudreuil-Soulanges, 431 avenue Saint-Charles, Vaudreuil-Dorion, Québec.

2 Lire Linteau, Paul-André et al., 1989, Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930, Montréal, Boréal (p. 81).

3 Lire Linteau, Paul-André et al., 1989, Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929), Montréal, Boréal (p. 455).

4 Avec Eugène : Irène Hébert (1902-1977) et les enfants Marcel (1924-1994), Réjeanne (1925-2013), Paul-Émile (1926-2004), Marie-Reine (1927-1988); l'année suivante, Lucille (1929-) est la cinquième enfant à faire partie du voyage.

5 Une régulation est caractérisée par un nombre de compromis et une configuration de formes institutionnelles touchant le dynamisme économique d'une société. Elle peut favoriser l'égalité ou l'inégalité. Le modèle fordiste se démarque par une organisation du travail permettant une production à grande échelle, une règle de partage des gains garantie notamment dans des conventions collectives, un processus d'ajustement de l'offre et la demande opérant sur un territoire national. On peut consulter Roger Boyer et Yves Saillard (dir.), 1995, Théorie de la régulation, L'état des savoirs, Paris, La Découverte.

La vision d'un citoyen pour les berges du pont Viau à l'église de La Visitation

Par Jacques Lebleu

Coordonnateur du bulletin, SHAC



M. André Gravel
photographie mars 2019
© Jacques Lebleu SHAC

Pour bien des Montréalais, l'accès au rivage est difficile. Du côté du fleuve par exemple, une grande partie du rivage est bloquée par des propriétés privées, notamment par les vastes installations portuaires. Bien que notre arrondissement soit favorisé par la présence de nombreux parcs riverains, un membre de la Société d'histoire d'Ahuntsic-Cartierville, M. André Gravel, résidant de longue date du Sault-au-Récollet, croit qu'il y a moyen d'améliorer notre accès à l'eau.

Il nous a fait part d'une proposition qu'il a transmise par courriel le 29 septembre 2018 à M. Luc Ferrandez, responsable des Grands parcs, des Espaces verts et des Grands projets au sein du comité exécutif de la Ville de Montréal. Il s'agit de l'aménagement d'une promenade publique sur le rivage de la rivière des Prairies allant des abords du Pont-Viau jusqu'au Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation. Sa vision d'un parcours pédestre et cyclable repose en partie sur des segments existants et sur d'autres dont certains devront être rendus accessibles aux citoyens. Selon lui, ce parcours s'inscrit magnifiquement dans le projet de Route Bleue du Grand-Montréal. Le pavillon d'accueil du Parcours Gouin, « Un bâtiment net zéro chéri des Montréalais »¹ en constituerait une magnifique porte d'entrée.

M. Gravel croit que sa proposition bénéficie actuellement d'une fenêtre d'opportunité unique. Elle s'explique d'une part par la nature des propriétés entre le pont Viau et le Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation, mais aussi par la conjoncture du moment. En effet, les travaux de réfection des ouvrages de rétention du barrage Simon-Sicard n'en sont qu'à leur première phase. M. Gravel espère donc que les autorités municipales profiteront des discussions que ce projet amène pour étudier les moyens de concilier les prérogatives d'Hydro-Québec, l'environnement de la rivière des Prairies et l'accès des citoyens à ses rives. De plus, un concours architectural vient d'être annoncé par la CSDM pour l'agrandissement de l'école secondaire Sophie-Barat. On peut espérer que les architectes considéreront ce site riverain dans son ensemble.

Voici l'essentiel de ce que M. Gravel conçoit : « *Du pont Viau jusqu'au pont Papineau, il est possible d'améliorer l'accès aux rives de la rivière des Prairies pour le plus grand bénéfice des citoyens. Entre ces deux ponts, il n'y a que trois propriétés vraiment privées* ». Il s'agit, sur le boulevard Gouin Est, d'un bungalow près de l'école secondaire Sophie-Barat et deux duplex adjacents en face de Curotte.

Les autres propriétés riveraines sont, d'ouest en est : le parc Maurice-Richard, l'école Sophie-Barat, le parc Louis-Hébert, la propriété des Frères de Saint-Gabriel, la résidence Berthiaume du Tremblay, le Centre Edmond-Laurendeau (CIUSSS), la résidence Ignace-Bourget (archidiocèse), la propriété des Soeurs de Miséricorde (récemment acquise par la Ville), le terrain de l'église de la Visitation et le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation.

« *Ce sont toutes des propriétés publiques, semi-publiques ou bénéficiant d'une exemption fiscale (art. 204 et 205.1, . . .), précise M. Gravel. Il est tout à fait possible de s'entendre avec ces propriétaires pour créer un lien piétonnier ou même cyclable le long de la rivière. Il ne resterait alors qu'à acquérir les trois propriétés privées ou à concevoir une solution alternative comme une passerelle sur le bord de la rivière.* »

« *J'ajoute quelques arguments qui militent en faveur de la réalisation de ce projet à court terme : Hydro-Québec entreprend des travaux de consolidation des murs de soutènement des berges qui datent de 1929. Un réaménagement sera ensuite nécessaire, il faut donc profiter de l'occasion. Le village patrimonial du Sault-au-Récollet mérite le plus grand soin. La magnifique église de la Visitation, la plus vieille de Montréal, est située le long de ce parcours. L'importante population urbaine du quartier pourra en profiter et même la population montréalaise à cause de la proximité de la station de métro Henri-Bourassa* », fait-il valoir.

M. Gravel croit qu'un tel projet recevrait un fort soutien dans la communauté et qu'il constituerait une bonne façon de prolonger le Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation qui se trouve sous la responsabilité de M. Ferrandez. Ce dernier lui aurait d'ailleurs répondu par courriel que ce projet méritait d'être considéré sérieusement.

¹ Colpron, Suzanne, Un bâtiment net zéro chéri des Montréalais. En ligne, Lapresse.ca, 15 décembre 2018.
<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201812/14/01-5208145-un-batiment-net-zero-cheri-des-montrealais.php>

Madeleine Duguay-Monette (1921-2013) et l'effort de guerre des femmes

Par Jacques Lebleu

Coordonnateur du bulletin, SHAC

Nous avons le plaisir de partager avec vous deux photos qui nous ont été transmises par Mme Katée Monette. La plus grande, ci-dessous, représente un groupe d'ouvrières pendant la Deuxième Guerre mondiale à l'extérieur de l'usine de munitions Montreal Works de Defence Industries Ltd. Sa mère, Mme Madeleine Duguay, était de ce groupe. Elle se trouve dans la première rangée, sixième à partir de la gauche. Elle porte un chandail noir sous son uniforme. Sur la photo de droite, nous la voyons le jour de son mariage avec M. Jean Monette, le 30 novembre 1946.



Source des photographies: famille Monette. Auteurs inconnus.

Katée Monette nous a raconté que sa mère, née à St-Elphège, comté de Yamaska, travaillait dans la "guenille" à son arrivée en ville, dans des conditions difficiles et pour un maigre salaire. Informée par une cousine qu'on embauchait des femmes dans les usines de guerre, elle décide alors d'aller travailler à la Montreal Works. L'usine fabrique uniquement des balles de fusil de 1943 à 1945.

Connue comme le 9500 boulevard St-Laurent, l'usine est située en plein champ à son ouverture. Comme toutes les usines de munitions de l'époque, elle s'est installée à l'écart de la population en raison des risques d'explosion.

Pendant les années de guerre, la Montreal Tramways Co. prolonge son réseau de voies sur la partie nord, inoccupée, du terrain des Ateliers d'Youville¹. Il se termine alors juste en face de l'usine pour faciliter le transport des milliers de femmes qui participent à l'effort de guerre.

Rappelons que la première activité publique de la Société d'histoire d'Ahuntsic-Cartierville, tenue le 12 novembre 2015, était justement une visite du secteur industriel Chabanel qui commençait aux abords de cette usine pour se terminer devant les Ateliers d'Youville.

Malgré le dépôt au Comité de démolition de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville par la SHAC d'un mémoire demandant sa préservation, l'usine a été démolie en 2016 pour faire place à une cour de voirie municipale.

Dans un article de l'édition du 15 avril 2016² du journaldesvoisins.com, Mélanie Meloche-Holubowski écrivait :

« Le comité de démolition a émis certaines conditions à la démolition du bâtiment, dont la nécessité de commémorer l'histoire derrière ce bâtiment. Mais Vincent Garneau,

Madeleine Duguay-Monette (1921-2013) et l'effort de guerre des femmes

coprésident de la SHAC³, estime que les promesses de commémoration ne sont qu'un prétexte pour pouvoir démolir le bâtiment. « *On commémore parce qu'on n'a plus le choix, parce que des citoyens se sont mobilisés* », se désolait-il.

Lundi, personne n'a semblé pouvoir définir en quoi consistera cette commémoration : parle-t-on d'une plaque? D'un musée? D'une exposition? Les élus n'ont pas pu répondre aux nombreuses questions des citoyens. » conclue la journaliste.

Trois ans plus tard, le terrain est toujours vacant. Un communiqué de la Société de développement commercial du District Central (SDC-DC) émis le 9 avril 2019⁴ nous apprend que l'administration municipale maintient le cap sur son projet de cour de voirie, malgré l'opposition des milieux d'affaires. Dans un mémoire de son Comité d'aménagement du territoire intitulé « Réflexion sur l'avenir du terrain situé

au 50-150 Louvain Ouest »⁵, la SDC-DC, suggère plutôt une mixité d'usages et un garage couvert.

La SHAC souhaite pour sa part rappeler que l'effort de guerre important déployé sur ces lieux, en très grande majorité par des femmes, doit être commémoré à la hauteur de sa valeur historique.

Notes

1 Pharand, Jacques. À la belle époque des tramways, pages 215-216, Les Éditions de l'Homme, Montréal, 1997

2 L'ancienne usine de munitions Montreal Works vouée à la démolition <https://journaldesvoisins.com/15-avril-2016/>

3 Vincent Garneau et Valérie Nadon furent coprésidents de la SHAC de sa fondation jusqu'à l'automne 2017.

4 En ligne: <https://district-central.ca/actualites/articles/la-communaute-daffaires-du-district-central-se-prononce-sur-le-developpement-futur-du-terrain-vacant-50-150-louvain-ouest/>

5 Texte au format PDF disponible en ligne <https://district-central.ca/wp-content/uploads/2019/04/Memoire-du-comite-damenagement-du-territoire-de-la-SDC-du-District-Central.pdf>

La campagne en ville: le Marais du ruisseau Bertrand

Par Mélissa Greene

Biologiste et responsable des services professionnels, GUEPE

(Groupe uni des éducateurs-naturalistes et professionnels en environnement)

Lorsqu'on s' imagine passer d'une zone urbaine à une zone rurale, on se voit rouler en voiture la fenêtre ouverte, les cheveux au vent en longeant le bord d'un lac ou d'un champ de maïs. Si c'est l'hiver, on pense plutôt au feu de foyer qui réchauffe nos joues après une journée de ski. On pense : champ, ferme, chalet, forêt, lac et rivière... et on ne pense pas trouver tout ça en sortant du métro! Et pourtant!

L'île de Montréal regroupe plusieurs parcs, autrefois classés régionaux, qui font maintenant partie du réseau des parcs-nature de la Ville de Montréal. Pensons aux parcs-nature du Bois-de-Saraguay, du Bois-de-Liesse ou de l'Île-de-la-Visitation, tous situés dans l'arrondissement d'Achims-Cartierville. Plusieurs de ces parcs étaient synonymes autrefois de ces belles escapades pour les familles fortunées de Montréal. Encore aujourd'hui, il est possible d'admirer de magnifiques paysages qui nous donnent l'impression d'être à la campagne tout en restant en ville. Pour ce

numéro, nous vous transportons à l'extrême ouest de Cartierville, au parc-nature du Bois-de-Liesse.

Ce parc abrite quelques bâtiments, comme la maison Pitfield ou la maison du Ruisseau, qui ont hébergé des familles à différentes époques. La maison du Ruisseau, dans le secteur de la Péninsule, est un bâtiment modeste qui donne sur un cours d'eau bien spécial : le ruisseau Bertrand. Ce ruisseau est un des derniers cours d'eau naturels de l'île de Montréal.

Prenant sa source près de l'aéroport Montréal-Trudeau, il coule doucement à travers les quartiers et termine sa route dans le parc-nature du Bois-de-Liesse, près de la maison du Ruisseau. À son embouchure, on peut observer un grand marais où vivent plusieurs espèces fauniques et végétales typiques du sud du Québec.

Plusieurs espèces du marais sont même exceptionnelles! On pense notamment aux grandes étendues de trilles blancs dans le secteur des



Fig. 1 : Marais du ruisseau Bertrand, en été (crédit photo : Anne-Frédérique Préaux, GUEPE)

La campagne en ville: le Marais du ruisseau Bertrand

Champs observables en mai, aux érables noirs, ainsi qu'aux tortues géographiques et aux strigidés (nos fameux hiboux et chouettes), qui y résident toute l'année. Petit truc de pro pour observer les espèces en bordure du marais ou du ruisseau: marchez doucement, avec un minimum de bruit. Vous aurez plus de chances de voir les tortues sur un tronc flottant au soleil et les nombreux oiseaux aquatiques pêchant quelques insectes dans les eaux peu profondes du littoral!

Une balade près du marais vous en fera voir de toutes les couleurs! On y entend facilement toutes sortes de grenouilles comme les ouaouarons, les rainettes crucifères et les grenouilles vertes. Les reptiles ne laissent pas leur place non plus avec au moins trois espèces de tortues facilement observables de la berge! La tortue la plus commune est sans doute la tortue peinte, avec sa carapace foncée et les lignes rouges sur les côtés de son corps qui rappellent des coups de pinceau. Ses acolytes, la tortue serpentine et la tortue géographique sont moins faciles à repérer, car elles restent un peu plus dans l'eau (tortue serpentine) ou se cachent parmi les autres (tortue géographique)!

Si vous osez plonger un filet dans l'eau du marais du Ruisseau Bertrand, vous serez certainement très surpris!

Le marais abrite beaucoup de poissons, mais aussi beaucoup d'insectes aquatiques très spécialisés. Pensons à la notonecte, une petite punaise d'eau, qui nage sur le dos avec ses pattes en forme de rames.



Fig. 2 : Dos pâle et pattes en forme de rame de la notonecte (crédit photo : Tom Murray)

La nage sur le dos lui permet de se camoufler de deux façons. La première : son dos pâle lui permet de se confondre avec les reflets du soleil et éviter les poissons. La deuxième : son abdomen foncé lui permet de se confondre avec la surface en évitant ainsi les oiseaux!

Des insectes, des amphibiens, des reptiles, évidemment tout ça attire les oiseaux! Des carouges à épauettes, plusieurs espèces de canards dont le magnifique canard branchu, des grands hérons et plusieurs espèces de pics



Fig. 3 : Grand héron pêchant une barbotte (crédit photo : Claude Roy)

bois et d'oiseaux chanteurs profitent du marais et des plantes qui grandissent autour. Parce que, bien sûr, on y trouve aussi plusieurs espèces de plantes aquatiques! Quenouilles, lentilles d'eau, potamots... il y en a pour tous les goûts!

Le ruisseau Bertrand se trouve maintenant en zone moins naturelle que dans le passé et, malheureusement, plusieurs menaces pèsent sur lui. Le rétrécissement de ses bandes riveraines, le sel de déglacage provenant des routes et les espèces exotiques envahissantes qui s'y développent sont des réalités auxquelles le ruisseau fait face. Pour l'aider à conserver son important rôle de « rein pour la nature », on doit absolument conserver un maximum de biodiversité. La richesse

de l'écosystème permet d'accomplir plusieurs tâches qui purifient l'eau qui y circule comme la sédimentation des poussières et la rétention de nutriments et de carbone.

Les multiples espèces permettent aussi de lutter contre les espèces envahissantes qui tenteraient de s'y installer. Pensons notamment au phragmite, cette grande plante qui ressemble à du blé et qui pousse dans les fossés. Tranquillement, le phragmite assèche les marais et entre directement en compétition avec nos

espèces de quenouilles, qui elles, sont beaucoup mieux adaptées à vivre en milieu humide, en harmonie avec les autres espèces aquatiques.

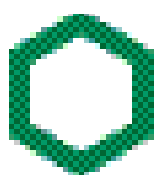
Comment faire pour mieux connaître les marais et les ruisseaux de Montréal tout en profitant de leur ambiance? GUEPE propose une foule d'activités pour la saison estivale dont quelques-unes portent sur le chant des grenouilles et les plantes printanières. D'autres sont aussi des randonnées guidées, accompagnées par des éducateurs-naturalistes passionnés par le patrimoine naturel de Montréal. Vous serez surpris de tout ce qui se cache si près de chez vous!



PERSPECTIVE DU TERMINUS D'AUTOBUS D'YOUVILLE
vue regardant vers le nord-ouest

"Le métro initial, tel que recommandé dans ce rapport, commencera d'un point situé au nord du boulevard Crémazie, dans la cour d'Youville appartenant à la Commission; c'est là qu'un terminus sera construit."

Rapport de la Commission de Transport de Montréal pour l'établissement d'un système de transport en commun rapide. Juin 1953. Pages 63 et 64.



Desjardins

**Caisse du Centre-nord
de Montréal**

Retrouvez-nous sur 

<https://www.facebook.com/societehistoireAC>

www.lashac.com