

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXVI, numéro 10, décembre 2024



C.A. Brossard Construction

Connue à l'origine sous l'appellation « Charles Auguste Brossard transport », l'entreprise fut plus tard mutée en « C.A. Brossard matériaux de construction ».

Situé derrière l'église La Nativité, suite à l'ouverture de la route 132, le commerce de matériaux s'est retrouvé à l'écart de l'activité commerciale, ce qui l'a conduit à cesser ses activités en 1970-1980.

Maintenant cet espace est devenu une portion du parc Pierre-Raffeix.

Crédit photo:

Edgar Gariépy, collection BANQ

À L'INTÉRIEUR

2

Petit train va loin...
Partie 2

6

Ciné-conférence

Joyeuses Fêtes



La Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine

WWW.SHLM.INFO

Mot du président

Afin de bien terminer l'année, je vous invite à la dernière activité de notre calendrier 2024, *La Baie des exilés*, long métrage documentaire qui raconte l'histoire méconnue et inédite des Patriotes canadiens ayant pris part aux insurrections des deux Canadas et qui furent exilés en Australie de 1840 à 1848. Une réalisation du cinéaste Deke Richards.

Veillez noter que cette projection se fera en présence du réalisateur.

Cette activité aura lieu mardi le 17 décembre 2024 à 19 h au Théâtre du Vieux-La Prairie (247, rue Sainte-Marie).

À noter que nos locaux seront fermés, pour la période des Fêtes, du 21 décembre 2024 au 6 janvier 2025 inclusivement.

Au nom du C.A. de la SHLM, de ses employées, de ses bénévoles et de ses membres, j'en profite pour vous souhaiter de très joyeuses Fêtes en compagnie de vos parents et amis.

Reposez-vous bien et au plaisir de tous vous revoir au retour du congé pour vous souhaiter une bonne année 2025.

Stéphane Tremblay, président



Petit train va loin...(Partie 2)

Par David Barrette

Tensions politiques

Les années 1830 sont également marquées par d'importantes tensions politiques au Bas-Canada. En 1834, les 92 résolutions du Parti Patriote cristallisent les dissensions entre les deux groupes linguistiques de la colonie, mais surtout entre l'élite coloniale anglaise et les populations du Haut et du Bas-Canada. C'est à partir de ce moment que l'on observe un changement d'attitude notoire de la part des deux factions, ce qui mettra la table aux Rébellions Patriotes de 1837 et 1838¹. En ce qui concerne le chemin de fer, il est important de noter que le Parti Patriote a grandement milité contre le monopole d'une telle infrastructure. Selon Louis-Joseph Papineau, un monopole anglais sur la compagnie aurait été contre le bien de la collectivité canadienne-française. Il s'opposait également, à toute forme de contrôle de l'État pour éviter encore une fois de donner trop de pouvoir à l'appareil colonisateur, jugé au service de la bourgeoisie anglaise².

Décollage

On doit la concrétisation du projet à deux hommes qui ont attiré rapidement des investisseurs par leur détermination et leur éloquence.

Le premier est Jason Chamberlain Pierce, employé de la compagnie de transport naval du lac Champlain, la Champlain Transportation Company. Sans surprise, le projet représente une véritable mine d'or pour son employeur. Possédant déjà des parts importantes dans le trafic du Richelieu, Pierce fera tout en son pouvoir pour consolider une nouvelle route commerciale en direction de Montréal.

Le deuxième acteur de cette accélération est Robert Jones, propriétaire du pont à péage entre Saint-Jean et Christieville (Iberville). Ensemble ils réussirent à combler les actions de la Champlain and St. Lawrence Railroad en attirant d'importants investisseurs de Montréal comme John Molson, qui deviendra le plus important actionnaire de la compagnie avec 180 actions valant 9000 livres sterling (2,5

millions \$ actuels). Peter McGill, futur directeur de la Banque nationale et maire de Montréal, sera le premier souscripteur de la compagnie et en deviendra aussi son premier directeur. On retrouve aussi Horatio Gates, marchand de Montréal, John Easter Mills et Benjamin Holmes. Louis Marchand de Saint-Jean-sur-Richelieu, Jacques-Antoine Cartier ou encore Charles S. Delorme comptent parmi les rares francophones à promouvoir le projet³. Sur les 74 promoteurs initiaux, seulement 6 sont francophones, ce qui ne leur laisse que peu de marge de manœuvre pour agir dans l'intérêt de leurs compatriotes⁴.

Construction

Si vous pensiez que les soucis se terminaient au moment de la construction vous vous trompez. Les ennuis débutèrent lors de l'acquisition des terres entre Dorchester et La Prairie au cours des mois de janvier et de février 1835. En effet, les propriétaires de terres ont vite été contraints de vendre leurs terres à des prix complètement dérisoires. William Dobie Lindsay, commissaire

1-Gilles Laporte, *op.cit.* p. 55-57.

2-François Cinq-Mars, *op.cit.* p. 84.

3-*Ibid.* p. 99 à 116

4-Fisher J.C. et Kemble W. « Statuts provinciaux du Bas-Canada », Publication gouvernementale (Québec : Gouvernement du Bas-Canada, 1832). https://www.canadiana.ca/view/oocihm.9_00926_42. p. 641 à 643.

Petit train va loin...(Partie 2)

chargé de l'acquisition des terres, a eu à affronter la rancœur des paroissiens pour son impitoyabilité. Plusieurs facteurs expliquent pourquoi la compagnie a acheté les terres sans véritablement dédommager les propriétaires.

Premièrement, la plupart des cultivateurs avaient été employés pour la construction du chemin de fer. Dans un contexte agricole précaire, ce type de travail apparaissait comme une alternative afin de pallier les difficultés économiques. Malheureusement pour les paroissiens, leur statut d'employés ne facilitait pas les négociations pour la vente de leur terre. De plus, aucune clause ne légiférait sur le prix de vente des terres agricoles dans la charte de 1832. Finalement, les paroissiens étaient pour la plupart déjà financièrement pris à la gorge, ce qui les poussait à accepter de mauvaises offres. Le résultat en fut catastrophique, les terres furent acquises à des prix dérisoires et les habitants du village en gardèrent un goût très amer⁵. Les Laprairiens furent si subjugués de l'attitude barbare de monsieur Lindsay, que certains

d'entre eux sabotèrent une partie du chemin à lisses dans la nuit du 23 décembre 1849, rien pour entamer les festivités du bon pied⁶ !

Au total, environ 1000 employés érigèrent un chemin à lisses de 23 kilomètres de longueur sous la direction de l'ingénieur américain William R. Casey⁷. Les dépenses totales de la construction, incluant la locomotive et les deux gares, furent de 38 000 livres sterling, soit exactement

conformes au budget initial⁸. Cette somme correspond aujourd'hui à environ 10 715 658 \$. De son côté, la petite Dorchester fut conçue pour 1500 livres sterling à New-Castle-on-Tyne en Angleterre par la Robert Stephenson and Company et les travaux allèrent du 26 octobre 1835 au 1er mars 1836. Elle fut livrée au Canada à la fin du mois de mai 1836⁹.

Les coûts du chemin de fer de 1836 sont bien loin du REM avec



La réplique de la Dorchester lors du centième anniversaire du premier chemin de fer canadien à Saint-Jean. (Photo des archives de Via Rail Canada Inc., 1936.)

5-François Cinq-Mars, *op.cit.* p. 123.

6-Lionel Fortin, *Le maire Nelson Mott et l'histoire de Saint-Jean* (St-Jean-sur-Richelieu : Editions Milles Roches, 1976). p. 50.

7-New York Star, 11 février 1836, cité dans Robert Brown, « The Champlain and St. Lawrence Railroad », The Railway and locomotive historical society, Boston, Bulletin no. 39, Baker Library, mars 1936, p. 26.

8-François Cinq-Mars, *op.cit.* p.139.

9-*Ibid.* p.132

Petit train va loin...(Partie 2)

ses 7,95 milliards de dollars, mais évidemment, les deux projets ne sont pas du tout de la même envergure. Seule différence : l'explosion des estimations initiales de 2016, le REM a coûté 45 % de plus que prévu.

Ouverture

Tout comme le REM, la locomotive connut une première année en fonction difficile. Le 5 juillet 1836, soit 16 jours avant l'inauguration, on fit un premier test d'envolée de la locomotive¹⁰. Malheureusement, lorsque le mécanicien actionna l'aiguille motrice, la Dorchester avança à peine d'un mètre avant de s'arrêter net. On fit ensuite venir un ingénieur américain pour résoudre le problème. À son arrivée, celui-ci trouva rapidement la source de la défaillance : le mécanicien écossais était habitué à faire fonctionner les locomotives avec du charbon, ce qui n'était pas le cas pour la Dorchester. En effet, cette ressource énergétique ne faisait pas encore partie du paysage canadien à l'époque, il fallait donc se contenter du bon vieux bois pour alimenter le monstre de fer. L'Écossais n'avait pas prévu une quantité de bois suffisante pour assurer une production calorifique comparable à celle du charbon¹¹. Ayant mis le

même volume de bois qu'il en aurait mis en charbon, le mécanicien condamnait la production de la vapeur à l'échec. Aussitôt le problème réglé, l'imposante machine se mit en marche et tout était en ordre pour le grand jour du 21 juillet 1836.

L'inauguration a accueilli environ 300 invités provenant des couches les plus élevées de la bourgeoisie et du pouvoir. Parmi les invités, on comptait Louis-Joseph Papineau, le gouverneur Lord Gosford, ainsi que les promoteurs du projet comme Peter McGill et Jason

Chamberlain Pierce. John Molson Jr. était présent lors de l'évènement pour être témoin de la naissance du projet de son père qui était décédé le 11 janvier 1836. On commença par faire un voyage en direction de Saint-Jean avec l'aide de chevaux pour tirer deux des quatre wagons prévus pour le voyage. Le trajet dura une heure, puis une autre heure au retour, mais cette fois-ci la Dorchester tira l'entièreté des quatre wagons avec aisance.

Anecdote : une fois le voyage terminé, les invités se sont retrouvés dans l'impossibilité de



Arrivée de la Dorchester à Saint-Jean le 21 juillet 1836. (Tableau de John David Kelly appartenant à la Confédération Life.)

10-*Ibid.* p.134

11-Lucien Brault. « Le premier chemin de fer », *Bulletin des recherches historiques* 42, n° 9 (1936), p. 531

Petit train va loin...(Partie 2)

rentrer à Montréal, puisque le Princess Victoria s'échoua et on prit un temps fou pour le dégager. Lorsque le bateau reprit la route, l'un des passagers tomba par-dessus bord. Il faisait déjà nuit quand l'homme fut secouru, il était donc impossible pour le bateau de s'aventurer sur le fleuve en raison du manque de visibilité. Les quelque 300 invités furent donc contraints de rester à La Prairie pour la nuit¹².

Les journaux de l'époque comme La Minerve racontent que les habitants de la paroisse ont été d'une grande hospitalité. Ils « vinrent en foule offrir leurs maisons et leurs lits à ceux de leurs amis qui débarquèrent du vaisseau¹³. » Des rumeurs racontent aussi qu'une fête eut lieu à l'hôtel La Prairie.

Le reste de l'année 1836 ne continuera malheureusement pas dans le même élan que l'inauguration, car dès le 30 juillet, la locomotive se retrouve hors de service. Après l'intervention d'un ingénieur, elle reprit le cours de son travail le 9 août. Un autre malheur se manifesta le même jour, un employé tenta de sauter sur l'un des wagons pendant que la



locomotive était en marche, mais il chuta sous la roue. Il mourut malencontreusement de ses blessures le jour suivant¹⁴.

Conclusion

Le chemin de fer fut en fonction pendant 15 semaines en 1836 et accueillit 15,929 voyageurs. Sa naissance était garante d'une nouvelle ère dans l'histoire commerciale et touristique sur la rive sud de Montréal. La Prairie devint rapidement un centre d'accueil pour les touristes en provenance de Montréal et des États-Unis.

Il est clair que la naissance du chemin à lisses a été marquée par une multitude de difficultés qui s'apparente aux enjeux qui ont marqué la construction de la

première phase du REM. Prenant racine lors d'un épisode pandémique particulièrement ravageur et un contexte économique précaire, les deux infrastructures ont tout de même réussi à ouvrir leurs portes. La Dorchester fut, sans aucun doute, une pionnière pour la révolution du transport qu'a connue la seconde moitié du 19e siècle. Pourrons-nous en dire autant du Réseau express métropolitain ?

Est-ce le début d'une mutation urbaine encore plus inimaginable ?

Seul l'avenir nous le dira.

En attendant, on ne peut que souhaiter le mieux pour l'avenir du déplacement écoresponsable.

12-Shirley E. Woods, *La saga des Molson, 1763-1983* (Montréal : Éditions de l'Homme, 1983). p.135-136.

13-La Minerve, Montréal, 25 juillet 1836. p. 2.

14-Lucien Brault, *op.cit.* p. 535

Ciné-Conférence

Projection du film

« LA BAIE DES EXILÉS » en présence du cinéaste

Mettant en vedette l'acteur québécois Luc Picard et écrit, produit et réalisé par Deke Richards, « LA BAIE DE EXILÉS » raconte l'histoire méconnue et inédite des Patriotes canadiens ayant pris part aux insurrections du Bas et du Haut-Canada et qui furent exilés dans la colonie pénitentiaire d'Australie de 1840 à 1848. Le documentaire s'intéresse également à leur héritage dans les deux nations aujourd'hui.



Deke Richards

Après l'université Concordia à Montréal, **Deke Richards** se perfectionne à l'Université de Sydney, en Australie, où il apprend les aspects techniques de la réalisation de films. Dans les années 1990, il réalise et produit plusieurs films primés et à succès tant en Australie qu'au Canada. De retour à Montréal, il y produit le thriller surnaturel *The Descendant*, puis les films *Deaden* et *Billy Trigger*.

Depuis 2015, il se concentre sur les documentaires. Il produit et co-réalise *Tax Shelter Terrors*, ainsi que *Vive le Québec libre* sur le mouvement souverainiste au Québec depuis 1967.

Il nous présente son dernier documentaire « La baie des exilés : l'histoire inédite des prisonniers politiques canadiens exilés en Australie ».

Mardi 17 décembre 2024 à 19h

Théâtre du Vieux-La Prairie

247, rue Sainte-Marie à La Prairie

Membres SHLM : GRATUIT. Non-membres : 8 \$

Pour information : www.shlm.info, 450-659-1393

AU JOUR LE JOUR

Volume XXXVI
Numéro 10
Décembre 2024

Éditeur

Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine

Dépôt légal 2002

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 1499-7312

COLLABORATEURS :

Coordination

Jean-Pierre Labelle

Rédaction

David Barrette
Gaétan Bourdages
Stéphane Tremblay

Révision des textes

Gaétan Bourdages
Jean-Pierre Labelle
Caroline Laberge

Mise en page

Jean-Pierre Labelle

Mise en ligne

Jean-Pierre Labelle

Impression

SHLM, 249, rue Sainte-Marie
La Prairie (Québec) J5R 1G1
450-659-1393—info@shlm.info
www.shlm.info

Les auteurs assument l'entière
responsabilité de leurs articles.



La Société d'histoire de
La Prairie-de-la-Magdeleine