

C'ÉTAIT hier
À LONGUEUIL
CHRONIQUES ET PHOTOS

Michel Pratt

MP

On peut se procurer cet ouvrage en s'adressant à Michel Pratt
<https://michelpratt.quebec/wp/>

prattmichel@icloud.com

ou sur amazon.ca dans la section livres.
Consulter aussi les librairies Alire et Renaud-Bray

Pratt, Michel, 1949-

Titre : *C'était hier à Longueuil. Chroniques et photos.*

Mise en page : Michel Pratt

Dépôt légal : 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives du Canada

ISBN : 978-2-9819676-1-9 (version papier)

ISBN : 978-2-9819676-2-6 (version PDF)

Tous droits réservés à Michel Pratt ©

Cet ouvrage n'est pas du domaine public.

Toute reproduction interdite sans le consentement de l'auteur qu'importe le format : livres, revues, balados, émissions de radio, de télévision, quotidiens, hebdomadaires, Facebook (page de groupes incluses), YouTube, Twitter, Instagram, LinkedIn...

Version mise à jour en juillet 2024.

Copyright : Michel Pratt ©

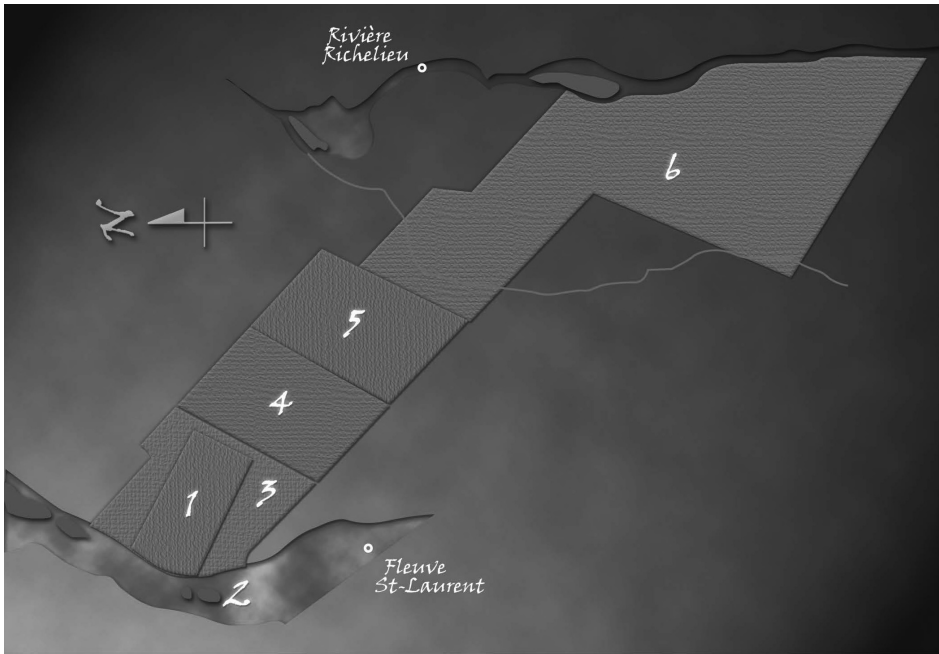
Château fort

Le château fort était un bâtiment de 68 mètres de front par 46 mètres de profondeur construit pour Charles Le Moyne fils, à son retour de France, de 1696 à 1698, à l'emplacement actuel de la cocathédrale Saint-Antoine et de la Caisse Populaire, à l'angle du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles.

Composé de quatre tours, le fort contenait aussi certaines dépendances, dont une écurie, une chapelle et une grange. Le premier baron y résida un peu, le second baron davantage. Le fort servit également, jusqu'en 1701, à protéger les Longueillois contre d'éventuelles attaques iroquoises, particulièrement importantes vers 1689. L'épouse de Charles Le Moyne fils, Élisabeth Souart d'Adoncourt, quitta d'ailleurs la Nouvelle-France pour la France, en 1690 ; elle ne revint pas avant 1696. Le « fort » fut occupé par les troupes américaines en 1775, alors que celles-ci étaient en guerre contre les Britanniques. Il fut démoli en 1810 pour faire place à la construction d'une nouvelle église, à l'angle sud-ouest de la rue Saint-Charles et du chemin de Chambly. En 1971, des fouilles archéologiques ont mené à la découverte de la tour sud-est du château. En 1973 et 1982, d'autres fouilles archéologiques permirent de localiser avec plus de précision le fort de Longueuil.



© Illustration du château fort de Longueuil
Conception Société historique et culturelle du Marigot



Évolution territoriale de la seigneurie

© Société historique et culturelle du Marigot. Graphisme : Benoît Martel.

1. 1657
2. 1665
3. 1672
4. 1676
5. 1698
6. 1710

Baronnie

Barons de Longueuil

Poste de noblesse accordé en 1700 à Charles Le Moyne (fils). Longueuil fut la seule baronnie de la Nouvelle-France accordée à un Québécois francophone.

Barons et baronne

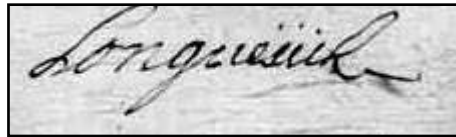
1700	Charles Le Moyne, fils de Charles Le Moyne et de Catherine Primot (1 ^{er})
1729	Charles Le Moyne, petit-fils de Charles Le Moyne et de Catherine Primot (2 ^e)
1755	Charles-Jacques Le Moyne (3 ^e)
1755	Marie-Charles Le Moyne (4 ^e)
1841	Charles William Grant (5 ^e)
1848	Charles James Irwin Grant (6 ^e)
1879	Charles Colmore Grant (7 ^e)
1898	Réginald Charles d'Iberville (8 ^e)
1931	John Charles Moore de Bienville (9 ^e)
1938	Ronald Charles Grant (10 ^e)
1959	Raymond D. Grant (11 ^e)
2004	Michael Grant (12 ^e)

Malgré l'abolition du régime seigneurial, en 1854, le titre de baron demeure. Le 4 décembre 1880, le poste de baron fut officiellement reconnu par la Couronne d'Angleterre.

Longueuil ou Longueil ?

Charles Le Moyne, le fondateur de la seigneurie de Longueuil, a choisi ce nom parce qu'il fait référence à une petite commune près de Dieppe, son village natal où vivaient plusieurs Duchesne, nom de sa mère Judith Duschesne. La seule différence c'est que le village de Normandie s'écrit Longueil, donc avec un seul "u". On a souvent parlé d'erreurs de transcription faites par les curés dans les registres paroissiaux, mais il n'en est rien. Il est vrai que les cartographes de l'époque de la Nouvelle-France écrivirent souvent Longueuil sur leurs cartes et que certains notaires et curés utilisèrent aussi cette façon d'écrire le nom. Mais Charles Le Moyne, les barons, signèrent, dans toute leur correspondance, fort abondante, "Longueüil". À remarquer cependant la présence d'un tréma sur le second u.

Dès sa signature sur son contrat de mariage, en 1681, le premier baron signait avec deux u.

A rectangular frame containing a handwritten signature in cursive script. The signature reads "Longueüil" with a tréma over the second 'u'. The ink is dark and the background is light.

Signature du premier baron, en 1725

Charles Le Moyne

Charles Le Moyne naquit à Dieppe, en Normandie, en 1626. Il s'installa en Nouvelle-France en 1641 et travailla jusqu'en 1645 pour les Jésuites, ce qui lui permit de devenir interprète des langues huronne et iroquoise. Il se démarqua également par son audace et son courage dans les affrontements contre la nation iroquoise.

Le plus riche de son temps

Il habita surtout Ville-Marie, de 1646 à 1685, l'année de son décès. C'est là qu'il fit la traite des fourrures et qu'il s'enrichit rapidement, au point d'être considéré comme le plus riche de son temps en Nouvelle-France. Il habita d'abord sur la rue Saint-Joseph, entre les rues Saint-Paul et Notre-Dame, de 1659 à 1665, puis de 1665 à 1683, sur la rue Saint-Paul, côté nord, entre la rue du vieux Séminaire et la rue Saint-Joseph. Il habita les deux dernières années de sa vie sur la Place du marché, entre la rue Saint-Paul et la palissade.

En 1661, il devint marguillier responsable de l'église Notre-Dame. Auparavant, le 24 septembre 1657, il avait obtenu du seigneur de la Citière une terre le long du fleuve Saint-Laurent, de 50 arpents de large par 100 arpents de profondeur.

Père du baron de Longueuil

La seigneurie de Longueuil s'agrandit au fil des ans. Charles Le Moyne, en devenant écuyer, obtint son titre de noblesse en mars 1668. Il se fit aussi concéder la seigneurie de Châteauguay en 1673 et celle de L'Île-Perrot en 1684. Il fut nommé capitaine de milice de Montréal en 1684. Il est notamment le père de Pierre Le Moyne d'Iberville (1661-1706) et de Charles Le Moyne fils (1656-1729), le premier baron de Longueuil.

En 2001, la Société historique et culturelle du Marigot réalisa, avec la collaboration de la Ville de Longueuil, un monument à la mémoire du fondateur de la seigneurie, une œuvre du sculpteur Luc Laramée. L'année suivante, Parcs Canada, par le biais de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, dévoilait une plaque, à proximité du monument, commémorant l'importance historique de Charles Le Moyne et de sa famille, dans un parc sur le chemin de Chambly, à l'angle de la rue Sainte-Élizabeth.

Moulins

Le premier moulin de Longueuil fut construit en 1669, soit dès l'année suivant l'obtention du titre de seigneur par Charles Le Moyne. Ce moulin à vent, de forme ronde et en pierres, était situé sur le bord du fleuve Saint-Laurent, tout près du ruisseau Saint-Antoine, du côté est. Le ruisseau Saint-Antoine coulait à l'est, et à proximité, du chemin de Chambly. Les historiens Jodoin et Vincent font état de l'existence d'un moulin à eau de l'autre côté du ruisseau, soit du côté ouest, qui aurait été construit au début des années 1750, mais qui aurait été détruit au début des années 1800. Pendant le Régime français, les meuniers recensés dans la seigneurie de Longueuil sont Mathurin Grain (1669), Jean Sicart (1678), Jean Thiberge (1683), André Bouteiller (de 1683 à 1699), Laforest (1686), Jean Gibaud dit le Poitevin (1701), Guillaume Dépatis (1713), Thomas Simon (1724), Charles Bréard dit Laroche (1745-1763), Antoine Cusson dit Lange (1751), Roland Magué dit Chateauneuf (1754), François Pattenote (1757) et Jean Olivier (1761-1763).

À Boucherville, on comptait deux moulins. Un moulin à vent, en pierres, fut construit vers 1689. Il faisait face au fleuve et était situé près du fief de Muy, à l'extrémité est de la ville. Un autre moulin à farine, construit presque en même temps, était situé près du deuxième rang, du côté ouest, près du chemin Montarville.

À Saint-Bruno, on avait construit le premier moulin en 1725. C'était un moulin à eau qui servait à la fabrication de la farine. Le moulin appartenait à Charles Le Moyne fils et à Pierre Boucher de Boucherville. En 1731, Charles III Le Moyne vendit ses parts et, en 1740, René Boucher de la Bruère en devint le seul propriétaire. En 1741, il fit construire un second moulin à farine, en pierres, qui fut largement rénové en 1761. En 1742, il ajouta un autre moulin pour y établir une tannerie. Finalement, le seigneur fit construire un moulin à scie, en 1758.

Fouilles archéologiques

Les gens de Longueuil s'intéressent depuis longtemps aux vestiges de leur passé. Déjà dans leur ouvrage sur l'histoire de Longueuil, publié en 1889, les auteurs Jodoin et Vincent soulignaient que lors de la construction de la cathédrale, en 1885, on avait découvert un long mur de pierres près du perron actuel et qui faisait partie d'une pièce du château fort de Longueuil; on croyait même à l'époque qu'il pouvait s'agir du mur principal donnant sur le fleuve ce que les fouilles ultérieures semblent contredire.

En 1961, lors de la construction de la Caisse populaire Desjardins de Longueuil, à l'angle du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles, on découvrit certains éléments de la façade du château vers le fleuve.

Au printemps 1971, des travaux majeurs furent entrepris par des archéologues du Service d'archéologie du ministère de la Culture en collaboration avec les services techniques de Longueuil et la Société d'archéologie préhistorique du Québec; toute la partie longeant le chemin de Chambly, à côté de la cathédrale, fut analysée. Cela permit de découvrir l'emplacement de la tour sud-est du château.

En 1973, on découvrit d'autres éléments importants dans la cave du restaurant le Vieux-Longueuil qui fut occupé plus tard par la Banque royale.

En 1982, on fit fouilles importantes entre la cathédrale et la Maison Chaboillez. L'ensemble de ces fouilles permirent d'avoir une idée très précise de la localisation des tours et de la dimension du château fort en superficie.

En 1993, on fit des fouilles dans le stationnement de la Maison d'Éducation des Adultes ou ancienne école Saint-Antoine. On découvrit notamment des ossements provenant d'un ancien cimetière. Ces fouilles furent effectuées par Pierre-Jacques Ratio en étroite collaboration avec la Société d'histoire de Longueuil.

En 1997, on fit des fouilles derrière la Maison Rollin-Brais. Ces fouilles avaient une fonction hautement éducative car elle mit à contribution de nombreux bénévoles.

Finalement, en avril 2005, on entreprit des fouilles sur l'emplacement de l'ancienne chandellerie Lasnier-Mailloux qui permit de découvrir l'existence d'un four à chaux et de quelques pièces amérindiennes.



Fonds Charles-Édouard Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.

Inondations

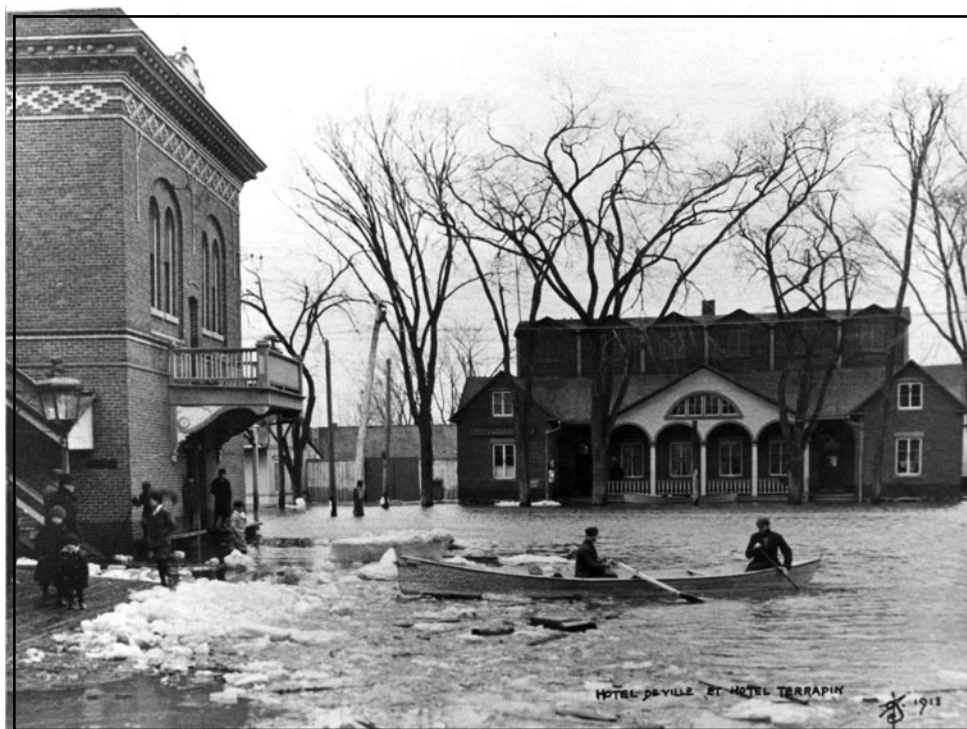


Photo Olivier Beaulieu, 1913

Collection Société historique et culturelle du Marigot

Le fleuve Saint-Laurent a toujours constitué un élément important de l'histoire de Longueuil : baignade, voile, traversier. Cependant, au début du printemps, le fleuve nous jouait souvent de vilains tours. Les inondations étaient monnaie courante. Dans le Vieux-Longueuil, l'eau remontait parfois jusqu'à la rue Saint-Charles, inondant ainsi la totalité des nombreuses caves et sous-sols. Sur cette photo, on voit à quel point les conséquences pouvaient être stupéfiantes ; deux hommes se promènent en chaloupe entre l'hôtel de ville et le parc Saint-Jean-Baptiste, juste en face du Relais Terrapin.

Le ruisseau Saint-Antoine

Un pittoresque cours d'eau ayant plusieurs tributaires, le ruisseau Saint-Antoine, longeait la rue Saint-Antoine, traversait la cour du Collège de Longueuil, et suivait le chemin de Gentilly, aujourd'hui la partie sud du boulevard Roland-Therrien. De nombreux petits ponts avaient été construits pour assurer la circulation; sur la rue Saint-André, le pont de quatre mètres de longueur, fut refait en 1921, alors que celui de la rue Saint-Charles, de cinq mètres, l'avait été en 1919 par la Dominion Bridge. C'est à son point le plus rapproché du fleuve et relativement près du chemin de Chambly que Charles Le Moyne fit construire le premier moulin.

Le gouvernement fédéral conclut, en 1953, une entente avec la Ville de Longueuil pour détourner le ruisseau, compte tenu de l'obstruction causée par le nouveau mur de protection contre les inondations. Une entente fut ensuite signée avec la Cité de Jacques-Cartier pour s'assurer que cette dernière n'aurait pas à subir les effets de ce détournement. Cette entreprise servit de prétexte pour combler définitivement la partie nord du ruisseau, d'autant plus que vers 1956, les plans du projet domiciliaire du Domaine de Normandie étaient déjà à l'étude. La partie sud du ruisseau ne fut comblée que dans les années 1960.



En arrière-plan le Collège de Longueuil
Collection Société historique et culturelle du Marigot

Plage de Longueuil



Collection Michel Pratt

Dans les années 1920-1930, les gens de la Rive-Sud venaient se baigner à la plage de Longueuil, face au parc LeMoyne, à quelques pas du couvent. Dans les années 1940 et 1950, les gens se baignaient également au quai Quinn, près du Longueuil Boating Club et du Club Excel où l'on avait même aménagé, pour les enfants, une piscine en bois qui flottait sur le fleuve et qu'on nommait le « crib ». Sur cette photo d'Olivier Beaulieu, la baignade a lieu en 1930 face au parc LeMoyne.

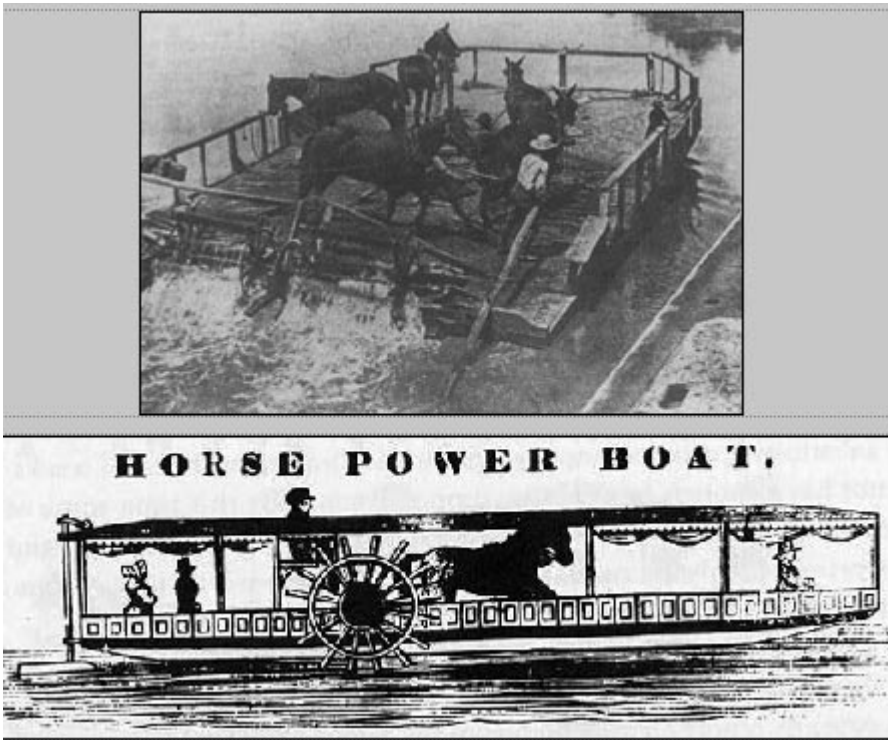
Horse-boat

Nous avons souligné à maintes reprises le rôle majeur de Longueuil comme terminus de trains et de diligences avant de se rendre à Montréal.

Longueuil était le terminus de trains et de diligences avant de se rendre à Montréal.

Pendant longtemps, le système privilégié pour se rendre à Montréal était le bateau vapeur. Cependant, Longueuil est un des très rares cas au Québec où les voyageurs avaient la possibilité de prendre un *horse-boat*.

Du milieu des années 1820 à 1842, le capitaine Wait faisait la navette avec des horse-boats comme le *Baroness of Longueuil* ou le *Persévérance*: ces bateaux pouvaient utiliser jusqu'à 10 chevaux lorsqu'il y avait tempête. Ces chevaux actionnaient un tourniquet en circulant sur une plate-forme.



L'école-salle de billard

À la fin des années 1940, les élèves qui fréquentaient nos écoles ne profitaient pas d'installations aussi adéquates qu'aujourd'hui. À Jacques-Cartier, la population étudiante était tellement nombreuse qu'il fallait ouvrir des écoles dans des résidences privées.

Comme en fait foi cette photo, la commission scolaire ouvrit même une école dans une salle de billard, ou poolroom, sur la rue Curé-Poirier, dans la paroisse Saint-Jean-Vianney. On recouvrait les tables de billard d'une grande plaque de bois ; les enfants s'installaient autour de la table.

Une modeste division séparait une classe de l'autre. Le soir, on enlevait les planches et les adultes pouvaient ainsi jouer leur partie.



Collection Sœurs Franciscaines Missionnaires de l'Immaculée-Conception

Explosion meurtrière du bateau vapeur

La pire tragédie de l'histoire de Longueuil est survenue en 1856 lorsque le bateau vapeur qui arrivait au quai du Grand-Tronc, à proximité de l'actuelle rue Victoria, dans le Vieux-Longueuil, explosa.

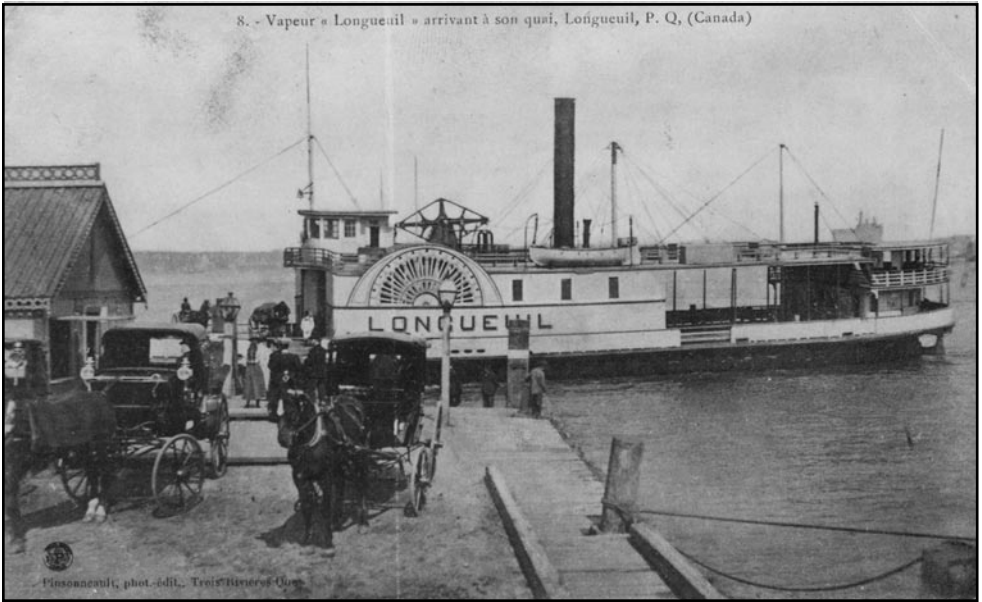
Il était 13 heures. Les passagers venaient à peine de se placer dans le bateau. Puis, ce fut l'explosion, projetant notamment le capitaine à plus de 50 mètres sur le quai. Celui-ci se releva en disant qu'il allait bien, quand le sang commença à lui couler des oreilles et du nez ; c'est alors qu'il s'effondra lourdement par terre. Un débris de métal de plus de 250 kg s'effondra sur le toit d'un hangar. La bouilloire du bateau fut elle-même déplacée sur une distance de plus de 30 mètres.

Le relevé partiel du nom des personnes décédées nous révèle à quel point le quai de Longueuil avait une importance majeure dans la région. Six personnes venaient de la région de Saint-Hyacinthe, cinq de la Rive-Sud de Montréal, deux des Cantons-de-l'Est, deux des États-Unis, une de Montréal, une de l'Outaouais, une autre de l'Ontario. Parmi ces victimes figurait notamment un facteur en fonction. On signala que sept médecins vinrent en aide aux sinistrés.

Comme il arrive souvent dans ces occasions, une personne vit la chance tourner de son côté. Déjà à bord du bateau, elle décida de se lever et descendit du bateau pour aller voir le chargement des marchandises. C'est à ce moment que le bateau explosa et que cette personne put s'en tirer sans blessure, mais avec un important choc nerveux.



Le vapeur *Longueuil*



S'il est aujourd'hui facile de se rendre à Montréal par le métro et les nombreux ponts, les Longueuillois avaient peu d'options avant l'ouverture du pont Jacques-Cartier en 1930. Nous avons déjà vu qu'ils utilisèrent les tramways, entre 1910 et 1931, dans l'arr. Vieux-Longueuil et, jusqu'en 1956, à Saint-Lambert et à Greenfield Park.

L'un des moyens de transport les plus utilisés était le vapeur. Depuis le début du XIX^e siècle, on l'utilisait pour faire la navette entre Montréal et la Rive-Sud. Dans l'arrondissement Vieux-Longueuil, il y avait des quais au nord des rues Victoria, Quinn et Saint-Alexandre et un quai escamotable au nord de la rue Saint-Étienne. Le Longueuil, au début du XX^e siècle, et son successeur, le Louis-Philippe, furent parmi les plus connus des vapeurs de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, alors que le Boucherville fit la navette entre Montréal et l'arrondissement de Boucherville. À Saint-Lambert, les bateaux accostaient à l'île Moffat, aussi nommée île à la Pierre.

Cette photo fut prise au quai de la rue Quinn, dans l'arrondissement Vieux-Longueuil. Des calèches (les taxis de l'époque) sont prêtes à prendre les passagers du bateau. La présence de réverbères au pétrole nous indique que le traversier faisait la navette même en soirée.

Bureau d'enregistrement

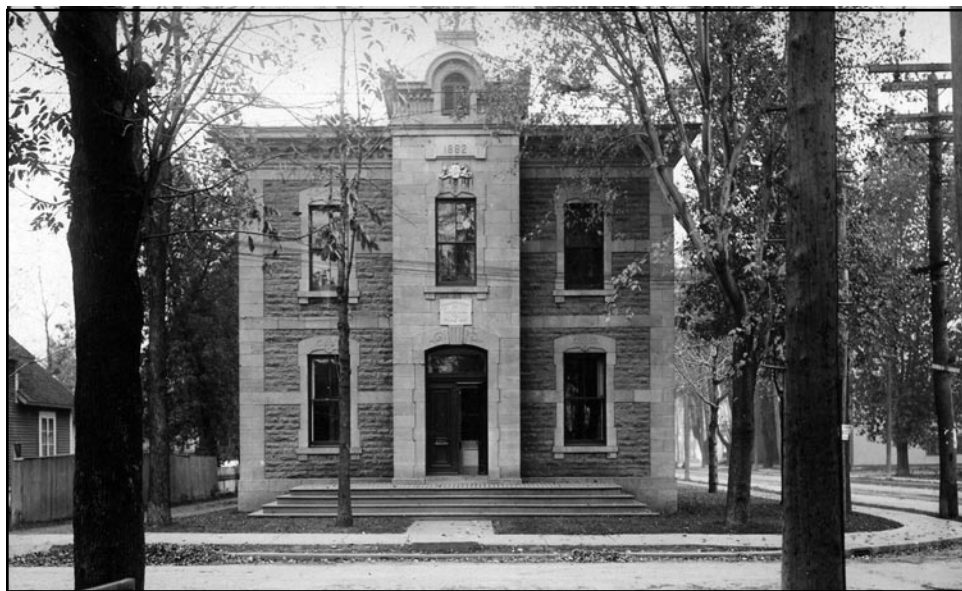


Photo d'Olivier Beaulieu. Collection de Michel Pratt.

L'édifice, construit en 1882, au 440 chemin de Chambly, à l'angle de la rue Guillaume, servit comme bureau d'enregistrement du comté de Chambly jusqu'en 1969. Les plans sont de l'architecte Maurice Perrault, qui a également conçu ceux de la cocathédrale Saint-Antoine. Il logea le Musée de l'électricité fondé par Gaston Labadie, un ancien chroniqueur du *Courrier du Sud*. Cette propriété de la Ville de Longueuil loge depuis plusieurs années la Société historique et culturelle du Marigot. L'édifice a été bien conservé. Le hangar de bois, à l'arrière du bâtiment, fait place, depuis les années 1920, à une rallonge en pierres.

Entrée du pont Jacques-Cartier

Ceux qui empruntent l'entrée du pont Jacques-Cartier par les rues Saint-Laurent ou Sainte-Hélène n'ont probablement pas idée de ce qu'elle fut jusque dans les années 1950.

Dans un premier temps, il n'y avait pas de viaduc. De plus, le tramway de Montréal Southern and Counties y faisait un arrêt, soit pour y déposer les passagers en provenance de Montréal ou encore les y conduire.

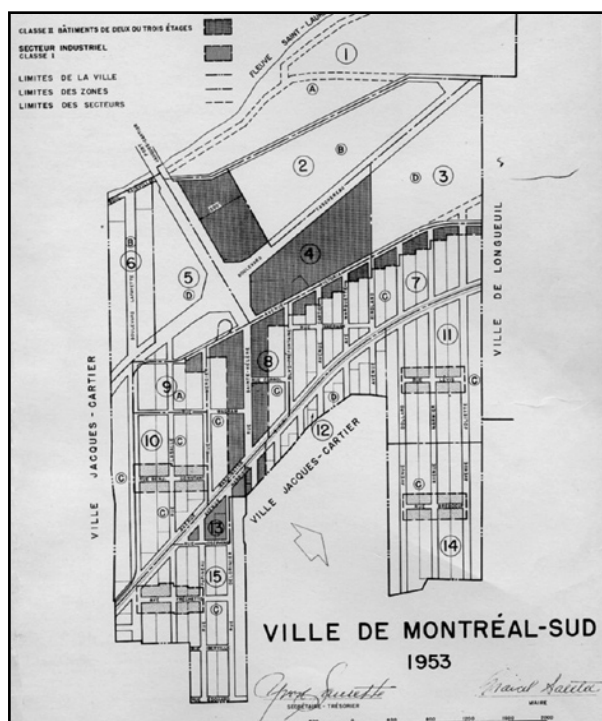
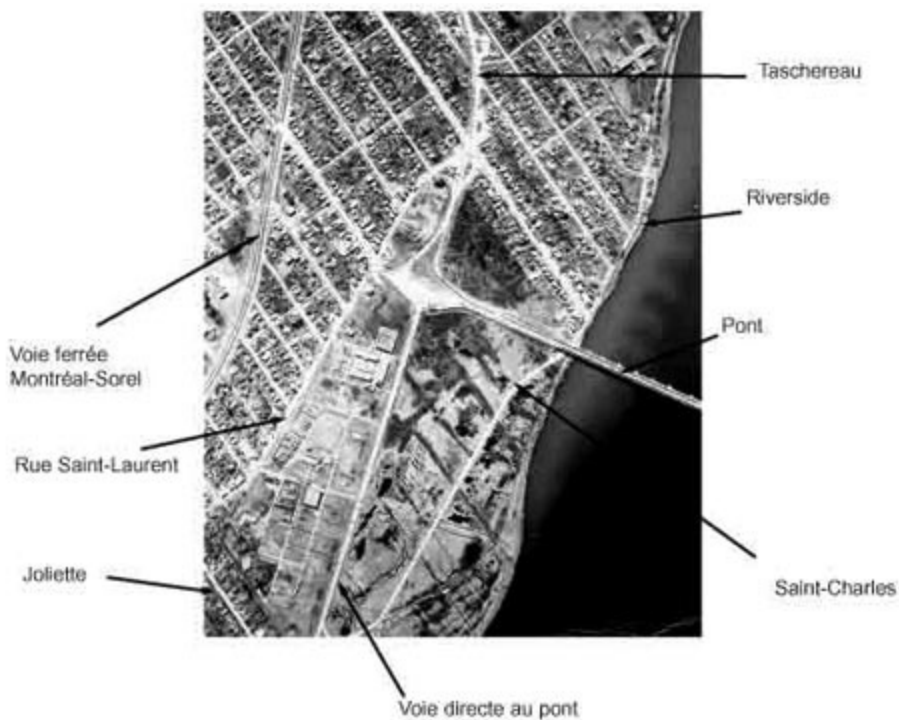
Et, pour accueillir tout ce monde, il y avait, dans ce secteur de l'ancienne ville de Montréal-Sud, un restaurant fort populaire. Finalement, à l'entrée du pont, on constatait régulièrement un certain refoulement des automobiles, mais pas tant à cause de la circulation que du péage obligatoire.



Photo Fonds Charles-Édouard Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.



Entrée du pont par Montréal en 1958.



Collection Société historique et culturelle du Marigot

Bretelle du pont Jacques-Cartier

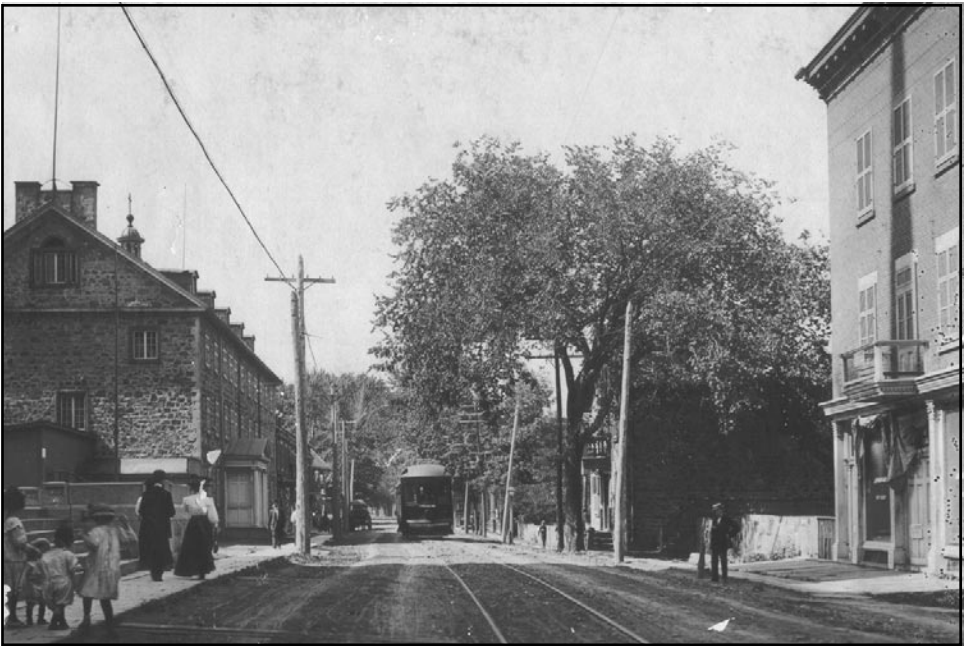
La bretelle du pont ne date pas de la construction du pont Jacques-Cartier. Sur la photo aérienne prise en 1954 nous voyons très clairement qu'il n'y a aucune bretelle d'accès en provenance de Saint-Lambert. En fait, la rue Saint-Charles se divisait en deux sections : l'une passait sous le pont et allait rejoindre la rue Riverside, à Saint-Lambert ; l'autre allait rejoindre directement le pont Jacques-Cartier en suivant un tracé aujourd'hui emprunté en partie par la voie qui mène au boulevard Taschereau.

D'autre part, un plan de zonage établi par le règlement 136 et adopté par le conseil municipal de Montréal-Sud le 2 juillet 1953 prévoyait dans la zone de l'actuelle bretelle la construction de bâtiments de deux à trois étages. Ce plan ne fut pas mis en application, car la construction de la Voie maritime vint tout remettre en question.

En effet, d'autres cartes qui datent du tout début des années 1960 montrent clairement le tracé de la bretelle. C'est donc dire qu'elle a été tracée dans le réaménagement du pont Jacques-Cartier dont on a dû rehausser le palier pour faciliter le passage des bateaux dans la Voie maritime.

- 1) Photo aérienne 24 avril 1954. Les noms de rues sont les noms actuels.
- 2) Plan de la Ville de Montréal-Sud de 1953.

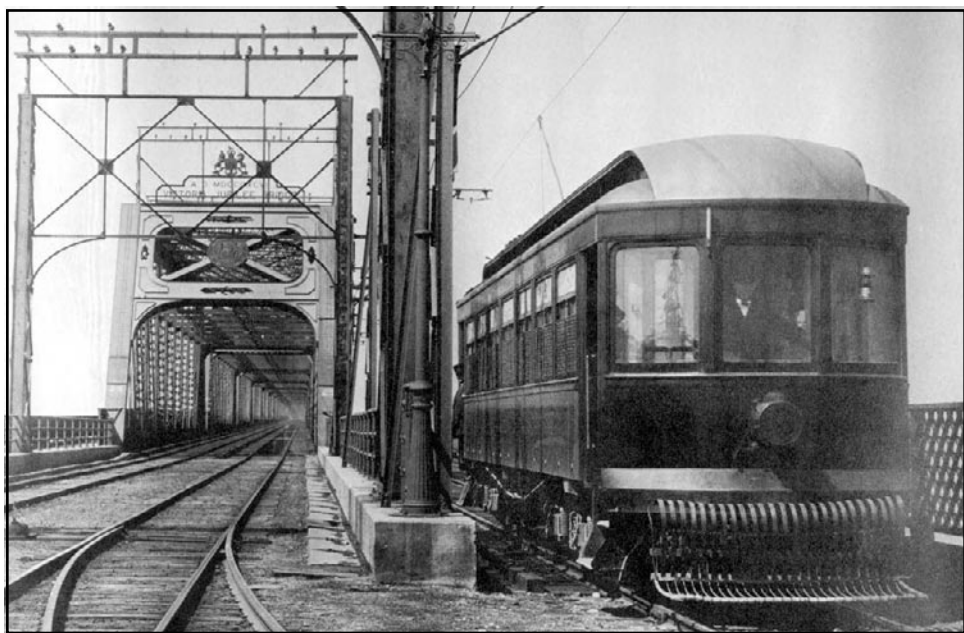
Les tramways



Collection Ville de Longueuil

Parmi les bons souvenirs des Longueuillois, figure le temps des tramways. Conséquence directe de l'implantation de l'électricité, les tramways de la Montreal Southern Counties Railway firent leur apparition à Longueuil en 1910. Les tramways partaient du pied de la rue McGill, toutes les vingt minutes, et se rendaient jusqu'au terminus de Longueuil, situé près de l'édifice actuel de la Société historique et culturelle du Marigot, sur le chemin de Chambly, en face de la rue Guillaume. Dans Le Vieux-Longueuil, les tramways empruntaient la rue Saint-Laurent, la rue Saint-Jean, la rue Guillaume, le chemin de Chambly, la rue Saint-Charles, le boulevard Quinn jusqu'au quai, la rue Montarville, puis de retour sur la rue Saint-Laurent jusqu'à Montréal en empruntant le pont Victoria.

Les tramways cessèrent de circuler dans le Vieux-Longueuil en 1931, mais le service fut offert à Saint-Lambert, à Montréal-Sud et à Greenfield Park jusqu'en 1956.



Tramway sur le pont Victoria
Wikipédia

La photo du bas de la page précédente représente un tramway à proximité de la maison Chaboillez et de l'église Saint-Antoine sur la rue Saint-Charles.

Les monuments disparus



À gauche, le monument Saint-Jean-Baptiste dans le parc du même nom. Installé en 1865 au petit parc Saint-Jean-Baptiste, à côté de l'église Saint-Antoine, le monument fut transféré le 24 juin 1885 au parc Saint-Jean-Baptiste actuel, à l'est de l'ancien hôtel de ville. En 1960, un nouveau monument fut inauguré, à ce même endroit. Lorsque la Ville agrandit, en 1961, la rue Saint-Charles de 15 pieds et transforma le parc en y abattant les arbres et en y incorporant des places de stationnement, la nouvelle statue prit la place du monument au Soldat inconnu. Elle fut définitivement enlevée lorsque le parc fut de nouveau rétréci.

À droite, le monument Saint-Georges dans le terrain de stationnement devant la Maison Chaboillez. Installée en 1913 dans le jardin, aujourd'hui un terrain de stationnement, en face de la maison Chaboillez, cette statue remplaçait celle de La Salle, déménagée au Collège de Longueuil. Elle fut donnée par M^{sr} Meunier, curé de Windsor, en Ontario, en l'honneur du curé Georges Payette qui se fit le défenseur de la langue française. Elle ne fut enlevée que dans les années 1970.

La statue de La Salle fut endommagée en partie par de la peinture blanche et remise; elle n'est plus jamais ressortie.



Aérogare de Saint-Hubert



Peu de gens savent que l'aérogare de Saint-Hubert fut l'une des plus achalandées du Québec avant la fondation de l'aérogare de Dorval au début des années 1940. À la fin des années 1920, l'aérogare de Saint-Hubert servait même de comptoir postal. Le courrier provenait de Rimouski, de Toronto et même d'Albany, aux États-Unis. Tous les moyens étaient bons pour se faciliter la tâche. Sur cette carte postale, on aperçoit des chiens attelés à un traîneau, prêts à prendre le départ pour la tournée de livraison du courrier.

L'hôpital de maternité Guérette



Premier accouchement dans cette institution en 1949

C'est connu, Longueuil avant les années 1960, manquait cruellement la présence d'un hôpital. Cependant, en 1949, sur le chemin de Chambly, à l'angle de la rue Lemoine, Bernadette Morin Guérette fonda un hôpital de maternité doté de six chambres. En 1956, le petit hôpital fut baptisé Saint-Félix et changea du même coup de vocation pour offrir des soins à des patients atteints de maladies de longue durée. Abandonné à la fin des années 1990, l'édifice fut acheté, en 2000, par une communauté religieuse.

Aide alimentaire



Sur cette photo, prise dans la paroisse de Saint-Jean-Vianney, de jeunes étudiants sortent de classe la mine réjouie; ils apportent un pain canadien à la maison, gracieuseté d'un bon samaritain du quartier. En arrière-fond une partie de l'église qui servait alors d'école.

L'église-poulailler



Collection Centre diocésain de Saint-Jean-Longueuil

Si la cocathédrale Saint-Antoine constitue une pièce patrimoniale d'une très grande valeur, les pratiquants de la paroisse du Sacré-Cœur-de-Jésus, dans le secteur des rues King George et Louise, se satisfaisaient de bien moins. Pour avoir leur propre église, ils emménagèrent simplement dans le poulailler d'Adrien Roberge. On démolit, en grande partie, le second étage qui avait servi à entreposer le grain, mais une section fut conservée pour servir de jubé. Les murs extérieurs étaient en tôle. La partie centrale de la toiture faisait un demi-cercle. Le clocher fut construit par Fernand Bastien et la cloche fut donnée par la compagnie de chemin de fer CNR grâce à l'intervention du maire de Longueuil, Paul Pratt ; elle fut baptisée du nom de Paul-Adrien-Anastase en honneur du maire Paul Pratt, du curé Adrien Gamache et de l'évêque Anastase Forget. Tous les services religieux y étaient offerts y compris les mariages.



Mariage dans le « poulailler » célébré par le curé Gamache.

Collection Jeannine Lavoie Picard

Les autobus



L'ouverture du pont Jacques-Cartier, en 1930, mit un terme à la circulation des tramways dans le Vieux-Longueuil dès 1931. Au début, la 74 faisait le tour de la ville en passant principalement sur toute la rue Saint-Laurent. Ensuite, on ajouta la 75.

À Jacques-Cartier, les autobus firent leur apparition vers le milieu des années 1940. La compagnie Laval Transport faisait la navette sur le chemin de Chambly. Son aspect était vétuste et ses utilisateurs surnommaient à la dérision la compagnie sous le vocable peu enviable de « Laval en retard ».

Vinrent ensuite, dans les années 1960, les autobus de Chambly transport. Quand le métro fit son apparition, en 1967, les citoyens de Jacques-Cartier se plaignaient de la double tarification pour aller à Montréal alors que les gens du Vieux-Longueuil ne payaient qu'une fois et pouvaient même utiliser un transfert. Il fallut attendre les années 1980 pour avoir une politique uniforme de tarification.

Sur la photo, prise par Thomas Timmons, une dame pose devant deux autobus de Laval Transport, au terminus du chemin du Coteau-Rouge (boulevard Sainte-Foy). On remarquera l'affiche unilingue anglaise de Coca-Cola.



L'autobus 74 passe devant le cinéma Avalon sur la rue Saint-Charles.

Le chemin de Chambly

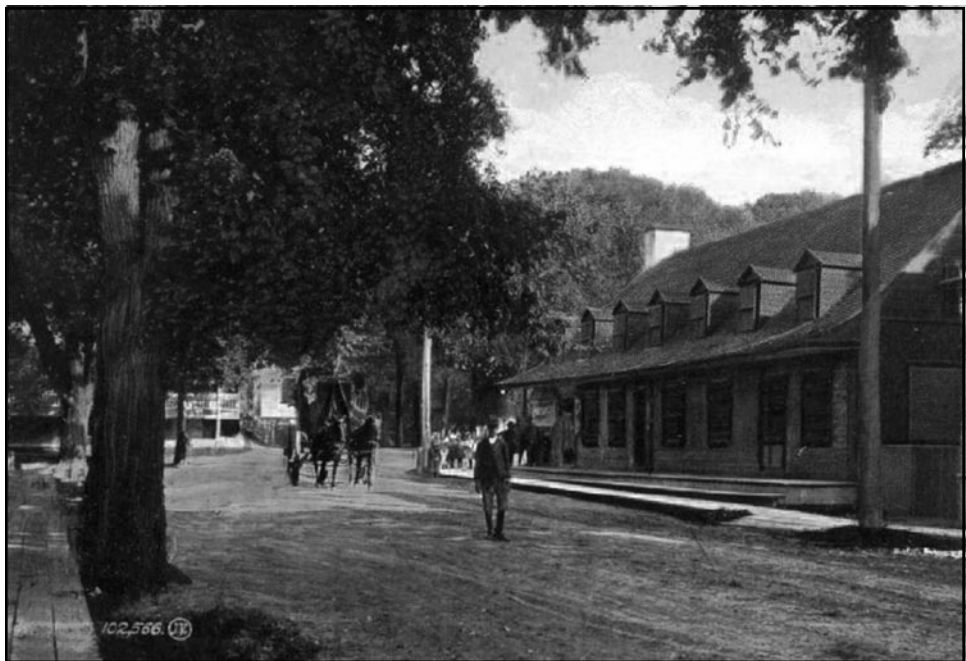
Le chemin de Chambly est considéré comme l'un des plus vieux chemins d'importance dans l'histoire du Canada. Le chemin avait été construit pour relier facilement Montréal au fort de Chambly, Saint-Louis à l'origine, et à la rivière Richelieu. Il fut ouvert, en 1665, par Rémy de Courcelle, huitième gouverneur de la Nouvelle-France; mais il s'agissait alors plutôt d'un sentier qu'empruntaient les militaires.

En 1775, les troupes américaines, en rébellion contre les Britanniques, empruntèrent ce chemin.

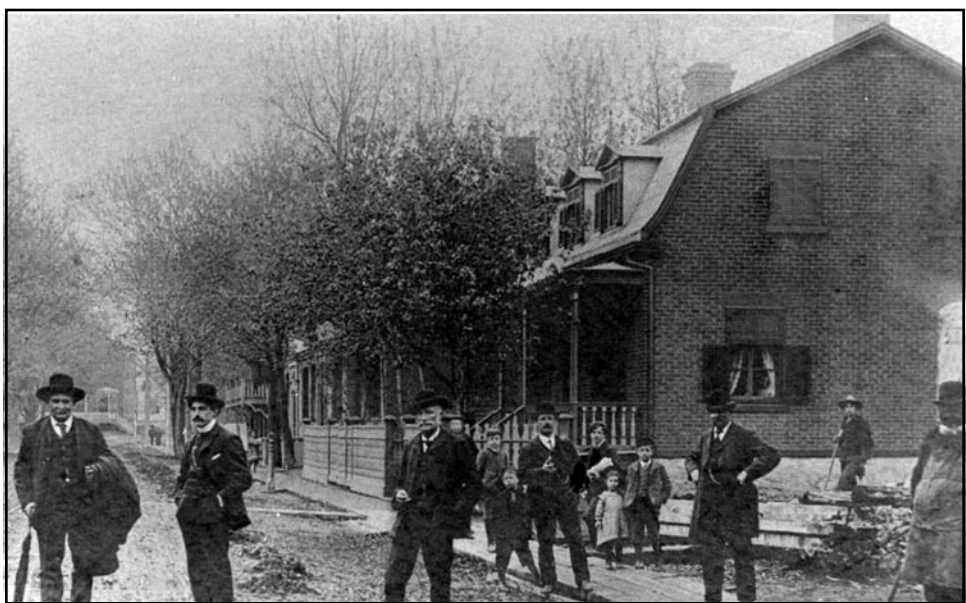
Le 17 novembre 1837, les premiers coups de feu y furent tirés par les Patriotes, menés par Bonaventure Viger.

En 1841, le gouvernement prit le chemin en charge et le planchéia avec des madriers de trois pouces cloués sur des morceaux de cèdres; il fit ensuite installer quatre barrières de péage et construisit une dizaine de petits ponts. Le chemin fut privatisé en 1852, mais la compagnie connut d'énormes difficultés et le gouvernement reprit le contrôle du chemin en 1856 pour le céder, deux ans plus tard, aux municipalités de Longueuil, du Bassin et du Canton de Chambly. Le chemin fut ensuite macadamisé. L'entretien du chemin était fort coûteux. En 1860, Longueuil dut conclure une vente avec Saint-Hubert pour la partie du chemin traversant cette nouvelle municipalité. Finalement, le 11 novembre 1890, les barrières de péage furent supprimées et le gouvernement dégagea les municipalités des dettes relatives à l'entretien du chemin. En 1913, on procéda au pavage en béton. En 1971, le chemin fut élargi entre les rues Saint-Charles et de Gentilly; plusieurs bâtiments furent alors démolis. En 1986, la Ville procéda à l'enfouissement des fils électriques et changea les luminaires.

La photo, prise au début du XX^e siècle, nous montre le chemin de Chambly en face du siège social de la Commission scolaire Marie-Victorin. On remarquera, à gauche, les trottoirs de bois et à droite, à l'angle de la rue Saint-Laurent, l'hôtel Arthur Beaudry.



Promenade sur le chemin de Chambly près de la rue Saint-Laurent. À droite l'Hôtel du peuple appartenant à Arthur Beaudry. Ce bâtiment avait été construit en 1833 pour Alexis Collin..



Chemin de Chambly près de l'église Saint-Antoine. Chapeau, complet avec veste, moustache caractérisent la mode masculine de l'époque. La présence de maisons canadiennes, de longs trottoirs de bois et de nombreux arbres rendent accueillante cette importante artère. Superbe image d'un temps révolu.



Le policier de Longueuil, Herménégilde Lamoureux, gère la circulation à l'angle du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles. À gauche, la maison Hérroux.
Photo d'Olivier Beaulieu, 1930. Collection de Michel Pratt.



Randonnée sur le chemin de Chambly, au coin de Saint-Laurent
Photo Olivier Beaulieu, 1930. Collection Michel Pratt.

Le chemin de Chambly en feu

En 1944, un malheureux incendie prend naissance dans une grange du chemin de Chambly à la hauteur de la Place Désormeaux, et ravage tous les bâtiments de la propriété. Le vent est vorace et les étincelles allument de nombreux autres foyers d'incendie qui se propageront jusqu'aux limites de Saint-Hubert, détruisant presque tout sur leur passage, malgré l'intervention d'une quantité importante de pompiers et d'avions affectés à la lutte contre les flammes. Quant aux fermes, souvent ancestrales, elles ne furent pas, dans leur grande majorité, reconstruites. La dernière ferme, celle des Goyette, près de la rue Radisson, fut détruite dans les années 1980.

Élargissement du chemin de Chambly

En 1944, un malheureux incendie prend naissance dans une grange du chemin de Chambly à la hauteur de la Place Désormeaux, et ravage tous les bâtiments de la propriété. Le vent est vorace et les étincelles allument de nombreux autres foyers d'incendie qui se propageront jusqu'aux limites de Saint-Hubert, détruisant presque tout sur leur passage, malgré l'intervention d'une quantité importante de pompiers et d'avions affectés à la lutte contre les flammes. Quant aux fermes, souvent ancestrales, elles ne furent pas, dans leur grande majorité, reconstruites. La dernière ferme, celle des Goyette, près de la rue Radisson, fut détruite dans les années 1980.

Les photos soulignent une partie des bâtiments détruits (à l'exception du Collège de Longueuil).

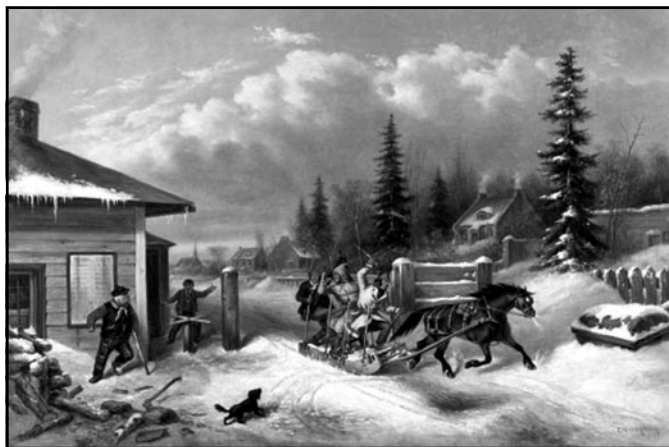


Photos Fonds Charles-Édouard Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.

Les barrières à péage

Que diriez-vous si on imposait le péage sur le chemin de Chambly ? Dès 1841, certains chemins appartenaient à l'entreprise privée. Pour rentabiliser les investissements, les propriétaires faisaient payer les utilisateurs. De telles barrières existaient à l'intersection des rues Saint-Charles et Saint-Sylvestre de même que sur la rue du Bord-de-l'Eau, aux limites est de la ville, à proximité du parc Charles-Le Moyne. Le gouvernement du Québec avait pris en charge le chemin de Chambly en 1856, mais il transféra, en 1858, cette responsabilité aux municipalités de Longueuil, du Bassin de Chambly et du Canton de Chambly. En 1889, le gouvernement provincial fit abolir le péage sur le chemin de Chambly. Le poste de la rue du Bord-de-l'Eau continua cependant à fonctionner au moins jusqu'au milieu des années 1910, sous la surveillance successive de Pierre Bréard, d'Antoine Favreau, de Frédéric Charron et de Joseph Bellerose.

Notons qu'il y avait quatre barrières sur le chemin de Chambly. La première était située près de la rue de Gentilly, où se trouve le commerce Tim Hortons ; Alexis Fonrouge en était le surveillant dans les années 1880. Une deuxième barrière était située à la hauteur du chemin de la Savanne ; la maison du surveillant était située au 4580 chemin de Chambly, à la Place Dubois. Toussaint Flynn en fut le gardien dans les années 1870 et Abraham Demers lui succéda dans les années 1880. La maison du gardien a été démolie en 2000. La troisième barrière du chemin de Chambly était située à la hauteur de la montée Sabourin, à proximité de l'autoroute 30. Finalement, on rencontrait la quatrième barrière à proximité de la rivière de Montréal, côté nord, dans l'environnement de Chambly-Bassin.



Toile de
Cornelius Krieghoff

Impact de la 132 (autoroute René-Lévesque)

Au début des années 1960, le gouvernement du Québec annonça qu'il créait une nouvelle voie rapide longeant le fleuve Saint-Laurent. Idéalement cette voie rapide aurait dû être localisée sur le boulevard Notre-Dame à Montréal, mais la complexité de la réalisation lui fit plutôt opter pour la Rive-Sud. Avec la construction du site de l'Exposition universelle, de la ligne 4 du métro menant à Longueuil, les Longueuillois assistaient donc encore une fois à un énorme chantier de construction qui suivait de peu celui de la canalisation du Saint-Laurent.

Le choix de l'emplacement était loin de faire l'unanimité. Pour la première fois de leur histoire, les Longueuillois allaient être privés d'un accès direct au fleuve. De plus, le niveau sonore allait incommoder les riverains qui au surplus se voyaient couper leur vue sur le fleuve. L'expropriation donna aux propriétaires une compensation pour la perte d'une partie de leur terrain mais la valeur commerciale du bâtiment en fut directement affectée.

La Ville de Boucherville réussit à empêcher que la route longe le fleuve, mais ce ne fut pas le cas pour Longueuil, Saint-Lambert, Brossard et La Prairie.

En 1979, l'ancien maire Marcel Robidas, qui avait été favorable à la construction de la 132 même s'il habitait la rue du Bord-de-l'Eau, développa le parc Marc-Victorin et fit construire une passerelle qui permettait de redonner aux citoyens de Longueuil l'accès au fleuve. Avec le temps, le nombre de passerelles a augmenté, une piste cyclable et une promenade ont également été ajoutées.



Le chemin du Lac

Le chemin du Lac est l'un des plus vieux de Longueuil. Il donne lieu à une légende urbaine qui tourne autour d'un lac. Y avait-il un lac à cet endroit ? Les personnes les plus âgées nous ont confirmé qu'on pouvait se baigner à proximité du chemin, non loin de Boucherville. Mais le souvenir est très vague. Sur les nombreuses cartes consultées, il n'y a aucun tracé d'un lac. Une seule carte du milieu du XIXe siècle nous identifie entre le chemin du Lac et le chemin du Tremblay mentionne le terme Le Lac, mais sans tracé.

En fait, cette région a toujours été très marécageuse et son sol humide. Au printemps, jusque dans les années 1950, les inondations étaient fréquentes. On a déjà nommé pendant longtemps cette région le Bassin. De plus, un tributaire du ruisseau Saint-Antoine traversait le chemin.

Mais le lac ? En fait, on devrait plutôt parler d'un étang peu profond ou marais comme on trouve encore dans les zones dites humides de Longueuil. On pouvait risquer de s'y baigner ou plus exactement comme le dit l'expression populaire de s'y saucer.

Les arbres du Parc régional sont en général plutôt jeunes. Dans les cartes topographiques, on voit toujours un secteur très clairsemé jusque dans les années 1950.

C'est en 1975-1976 qu'eurent lieu les expropriations des maisons sur le chemin du Lac par la Ville de Longueuil pour libérer davantage le Parc régional qu'on appelait à l'époque la « Base de plein air ». Cela permit aussi de construire à l'ouest, la rue d'Adoncourt. Déjà en 1961, la maison la plus à l'ouest, dite la « Maison rose », appartenant à Albert Prud'homme avait été expropriée probablement en liaison avec la proximité de la route 20.

Jusqu'au moins à la fin des années 1940, quelques-unes de ces terres servaient encore à l'agriculture, comme la terre de la famille Tousignant. Prud'homme avait même plus de 1500 pommiers sur sa terre. Certains propriétaires étaient d'ailleurs encore fermiers au milieu des années 1950. Les Regimbald et les David étaient aussi des familles bien établies dans ce secteur de Ville Jacques-Cartier.
Photos : gracieuseté de la famille Tousignant

La voie maritime du Saint-Laurent

La voie maritime fut inaugurée en 1959 permettant de relier l'océan Atlantique et le fleuve Saint-Laurent au lac Ontario et aux quatre Grands Lacs d'amont. Le réseau s'étend ainsi de Montréal au lac Érié. Les débuts de la construction commencèrent au mois de septembre 1954. Le 25 avril 1959, le brise-glace D'Iberville amorça la première traversée complète de la Voie maritime. Le 26 juin suivant, la Voie maritime fut officiellement inaugurée par la reine Élisabeth et le président américain, Dwight Eisenhower.

Cette nouvelle voie mettait fin à l'époque où il fallait répartir les marchandises sur de plus petits navires qui devaient alors emprunter le canal Lachine pour avoir accès aux Grands Lacs. Les navires pouvant se rendre directement aux Grands Lacs et en revenir sans avoir à arrêter à Montréal, il en résulta une diminution significative des activités portuaires de Montréal. L'ouverture de la voie maritime eut des conséquences directes pour la Rive-Sud puisqu'il fallut modifier la structure des ponts Jacques-Cartier et Victoria et réaménager les berges.

La Voie maritime du Saint-Laurent est reliée par six canaux et compte 19 écluses. Le canal de la Rive-Sud, qui comprend les écluses de Saint-Lambert et de Côte-Sainte-Catherine, relie le port de Montréal au lac Saint-Louis. Le canal de Beauharnois, ouvert en 1845, qui comprend deux écluses, relie le lac Saint-Louis au lac Saint-François. Le canal Wiley-Dondero comprend deux écluses américaines, Snell et Eisenhower, et donne accès au lac Saint-Laurent. Le canal d'Iroquois est le plus petit et ne compte qu'une écluse pour régulariser le cours de l'eau. Le canal Welland comprend huit écluses et relie le lac Ontario au lac Érié. Finalement, le canal St. Mary's Falls comprend quatre écluses et relie le lac Huron au lac Supérieur.



Hans Van der AA, Archives de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

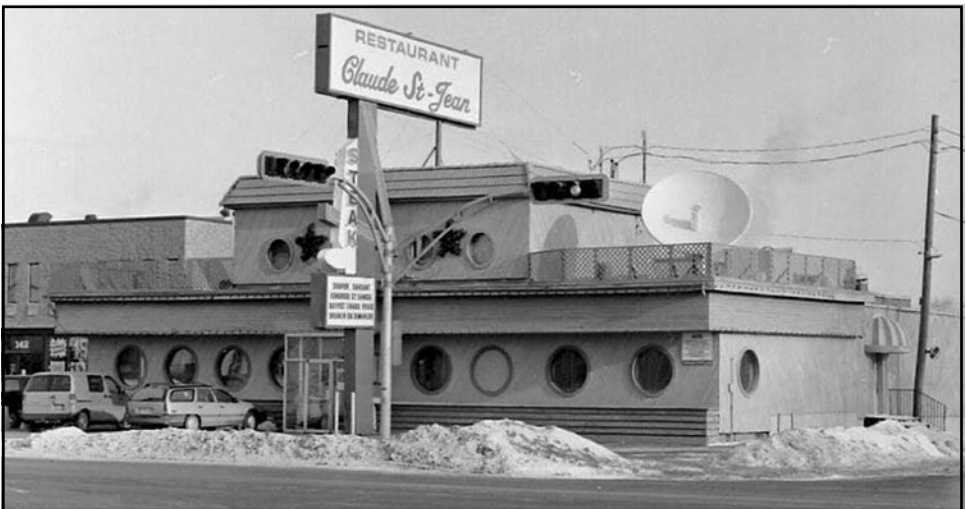


Début des années 1960

Boulevard Taschereau



Décrié par les uns pour son développement anarchique, mais acclamé par les autres parce que tous les grands commerces y ont leur enseigne, le boulevard Taschereau est une artère qui relie les arrondissements de Longueuil, Saint-Hubert, Greenfield Park, Saint-Lambert/LeMoyne et Brossard. Le boulevard, ouvert en 1932, devait relier La Prairie à Longueuil, et surtout offrir un accès direct et rapide au pont Jacques-Cartier, ouvert deux ans plus tôt. Un des commerces les plus connus entre 1940 et 1970 fut certes La Barre 500 et ses unités de motel (sur la carte postale). On aurait mal à imaginer aujourd'hui ce boulevard, doté de six voies de circulation, totalement libre de circulation.



Promenade René-Lévesque

Longueuil bénéficie d'une des plus belles promenades du Québec, entre l'autoroute René-Lévesque et le fleuve Saint-Laurent. Inaugurée le 9 septembre 1988, elle s'étale sur une distance de 2,5 kilomètres entre le parc Marie-Victorin et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Des passerelles, entre autres celles dites Lafrance et le Marigot, la relient au côté sud de la route 132. Elle comprend des points d'arrêt et d'observation. On y a planté 3 000 boutures de saules noirs. La promenade pour piétons, d'une largeur moyenne de 3,6 mètres, fut conçue selon les plans de l'architecte Mario Petrone.

Une promenade pour cyclistes, un peu plus large, longe la promenade pour piétons.

L'ensemble des coûts s'éleva à 10 450 000 \$. Une sculpture d'Yvon Cozic fut érigée au coût de 47 000 \$, en hommage à René Lévesque, mais une partie de cette sculpture dut être remplacée en 1991, à la suite d'actes de vandalisme et retouchée en 2012.



Collection Ville de Longueuil

L'église de 1811

Nous savons qu'un château fort de Longueuil avait été construit à l'emplacement de l'actuelle cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue, mais on ne sait peut-être pas qu'une autre église existait à cet endroit entre 1811 et 1883. Cette église à transept, en pierres, fut construite en 1811. Elle mesurait 126 pieds par 51. Les plans et devis, conçus dans un style très classique, provenaient du curé de Boucherville, Pierre de Conefroy, qui s'en était servi pour la construction de l'église Sainte-Famille, à Boucherville. Joseph Chevalier, Alexandre Logic et Arthur Gilmore obtinrent le contrat de la maçonnerie et de la pose des pierres de taille, alors que Charles Delorme, Joseph Gauvin et Louis St-Amour obtinrent le contrat de la charpente et de la menuiserie. Les coûts de la construction furent assumés par les paroissiens selon la méthode de la répartition, à raison de 51 sols par arpent. Le terrain fut concédé à la Fabrique le 6 août 1809. La baronne de Longueuil, Marie-Charles-Joseph Le Moyne, demanda lors de la concession du terrain qu'après son décès son corps soit logé dans la crypte. En 1883 on décida de construire l'actuelle cocathédrale.



Conception Marie-Josée Thérien pour la Société historique et culturelle du Marigot

Église St Mark



Photo Olivier Beaulieu, 1930. Collection Michel Pratt.

À la suite des pressions, en 1841, de Frederick Broome, pasteur de la paroisse de Saint-Luc de La Prairie, auprès du baron Charles William Grant, les protestants épiscopaliens obtinrent un terrain et firent construire, par Allen Robinson, une église de style néoroman en 1842. Les anglophones et protestants étaient alors fort peu nombreux dans le Village de Longueuil. Au recensement de 1851, sur 3 021 personnes, 2 947 étaient catholiques et 53 anglicanes. On ne recensa que 7 anglophones, 68 Irlandais et 9 Écossais. Les anglophones ont traditionnellement habité le quartier de Longueuil-Ouest, du boulevard Quinn à la rue Gardenville, notamment à cause des activités ferroviaires. En 1844, un violent ouragan renversa le clocher de l'église. Il fut reconstruit par Jos. Tiffin en 1867.

En 1847, Richard Lonsdell, qui devint plus tard archidiacre d'Hochelaga, hérita des paroisses de La Prairie et de Longueuil. En 1852, le baron Grant fit don de

l'église à Francis Fulford, l'évêque du nouveau diocèse de Montréal. En 1864, Edmund Wood, de l'Église St John the Evangelist, de Montréal, prit la relève. Excellent musicien, il organisa, en 1865, un concert au bénéfice de l'église dans l'entrepôt du Grand-Tronc et put ainsi acheter un orgue. Suite aux pressions des citoyens protestants, l'église obtint, en 1872, un révérend résidant, R.WB. Webster, qui était d'ailleurs l'assistant du révérend Wood. Des transformations majeures furent alors effectuées à l'église. On planta plus de 90 arbres et, en 1876, on construisit une petite école entre l'église et la rue Saint-Jean, au coût de 961 \$. L'école fut détruite au mois d'octobre 1935.

Le presbytère fut construit en 1893. Celui-ci fut vendu 135 000 \$, en 1987, à une corporation qui le loua à la station de radio communautaire de la Rive-Sud. La Ville de Longueuil acheta, en 1990, l'édifice du Vieux-Presbytère. Il abrite aujourd'hui les organismes à but non lucratif l'Association des auteurs de la Montérégie et Métiers & Traditions.

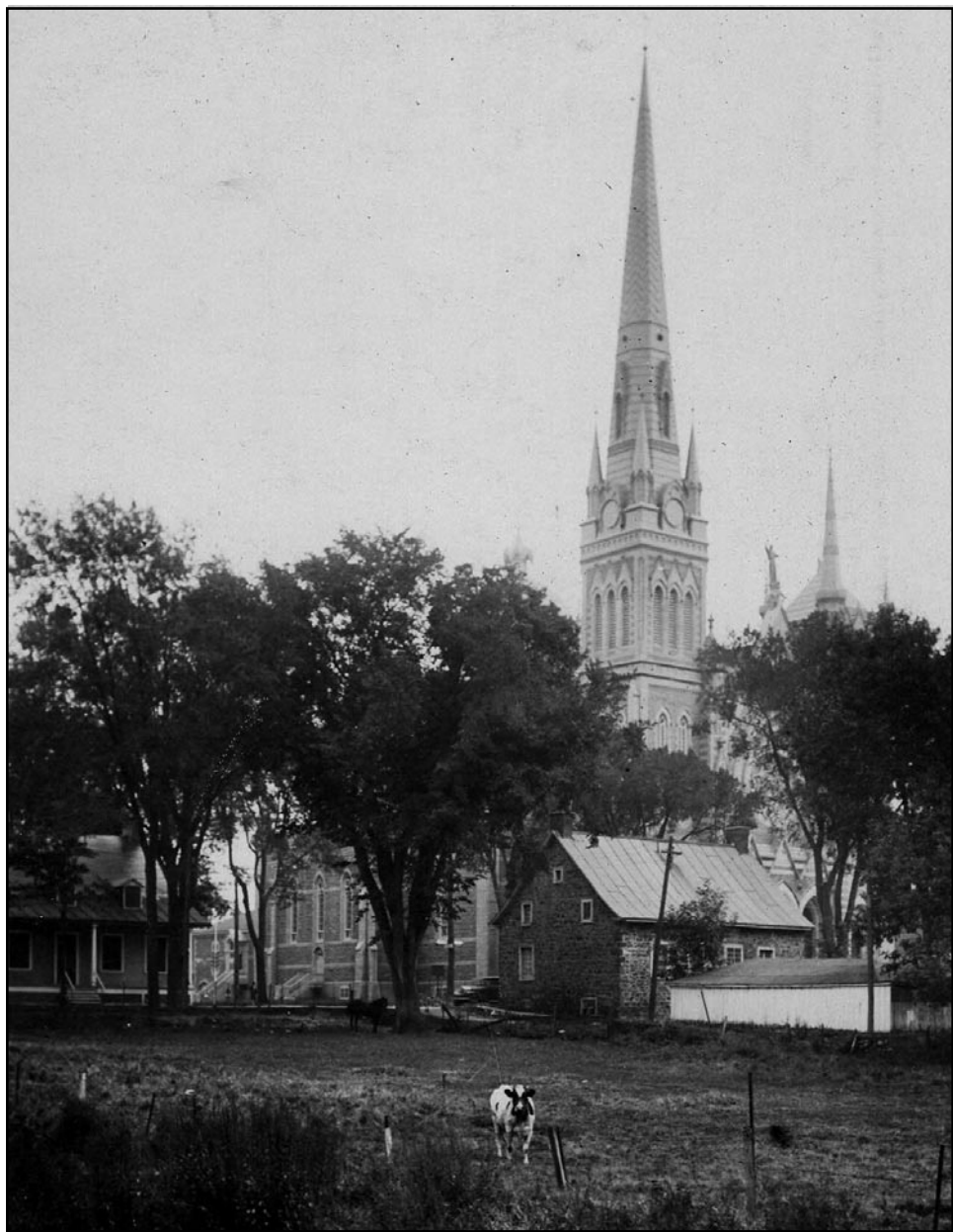
En 1994, St Mark et Ste Margaret d'Antioche de Saint-Hubert s'unifièrent pour former la nouvelle paroisse de Saint-Hubert et Longueuil.

En 2019, la Ville a acheté le terrain et l'église St Mark.



Le Vieux-presbytère
Photo par Michel Pratt

Cocathédrale



À gauche, on aperçoit le Vieux-Presbytère. À droite, la vue latérale et arrière de la maison de la Fabrique. Le terrain où rumine la vache est celui où sera plus tard construite l'école Saint-Antoine.

Photo Olivier Beaulieu, 1930. Collection Michel Pratt.

L'actuelle cocathédrale fut bénie en janvier 1887. Elle n'obtint cependant son statut de cocathédrale que le 27 février 1982, par un décret signé à Rome. Les plans venaient des architectes Maurice Perrault et Albert Ménard. Si le style extérieur s'apparente au néogothique, l'intérieur est plutôt éclectique épousant à la fois le gothique, le roman ou le byzantin. L'église subit des modifications majeures en 1930. Elle fut rénovée en 1964, au coût de 275 000 \$. Elle procéda à la réfection de son perron, au coût de 38 276 \$, en 1971, d'après les plans de l'architecte Paul Paquette. En 1983, pour satisfaire aux normes du Vatican, la cocathédrale entreprit d'autres travaux, notamment pour y accueillir le trône de l'évêque. Les boiseries, les statues et le chemin de la croix furent alors restaurés. Plusieurs lustres furent remplacés ou rénovés. En 2000, des travaux majeurs furent entrepris : la toiture fut recouverte de cuivre au coût d'un million de dollars.

En octobre 2002, on refit, au coût de 350 000 \$, le parvis de l'église et les portes d'aluminium, à l'entrée, posées au début des années 1960, furent remplacées par des portes en bois, comme les originales. Si certains savent que la cocathédrale est située sur les lieux de l'ancien château fort de la famille Le Moyne, il ne faudrait pas oublier qu'une autre église précédait la cocathédrale. En effet, une église à transept, en pierre, fut construite en 1811 à l'emplacement de l'actuelle cocathédrale, à partir de pierres provenant de la démolition du fort. Elle mesurait 126 pieds par 51.

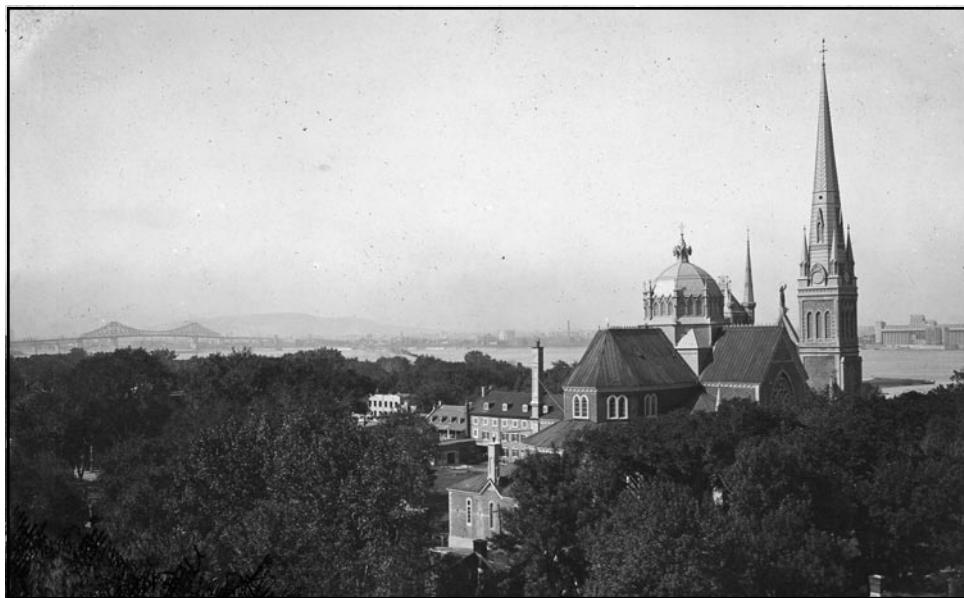


Photo Olivier Beaulieu, 1930. Collection Michel Pratt.

Crypte

Bien peu de gens ont eu l'occasion de voir la crypte de la cocathédrale Saint-Antoine. À une certaine époque, elle était largement accessible. D'ailleurs les scouts qui, dans les années 1940 et 1950, tenaient leurs activités dans une salle connexe s'en donnaient à cœur joie à se cacher dans des cercueils vides, à se faire des peurs à l'Halloween ou simplement à se servir des cercueils comme table à dîner. Puis la crypte fut pendant très longtemps inaccessible.

Aujourd'hui, on peut l'entrevoir si on se donne la peine de visiter le musée de la cocathédrale.

On y trouve les sépultures de certains curés comme Romain Boulé, curé de 1943 à 1962, le dernier à avoir eu le privilège d'y reposer. Il y a aussi Georges Payette, curé de 1901 à 1938. Mais il y avait aussi des personnalités locales ou simplement des gens qui étaient financièrement à l'aise. Finalement, il y a une large place réservée pour faire honneur à la famille Le Moyne ; on y trouve quelques grandes plaques qui servent de mémoriaux. Le mémorial du centre représente une sorte de cercueil qui repose sur une base de ciment. Il n'y a aucune indication. Certains ont avancé l'idée que le corps de la baronne Marie-Charles-Joseph Le Moyne, décédée en 1841, et qui aurait d'ailleurs posé comme condition du don d'être enterrée dans la crypte, pourrait s'y trouver. C'est elle qui avait donné le terrain pour l'église et sa sépulture est enregistrée dans les registres de la paroisse Saint-Antoine.



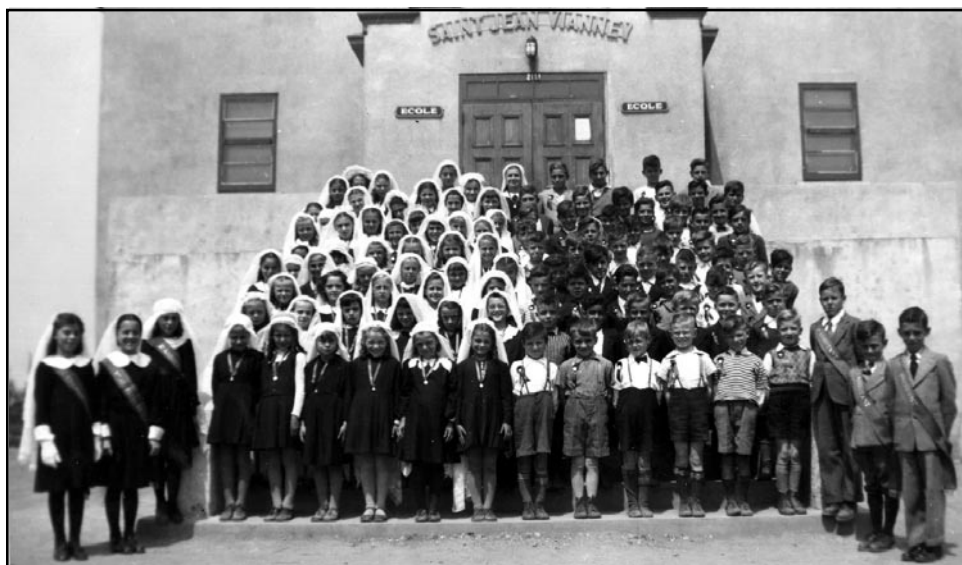
Le cinéma Avalon



Le cinéma Avalon a été, pendant de nombreuses années, le rendez-vous des cinéphiles. Il était situé du côté sud de la rue Saint-Charles, entre le salon funéraire Jos Pitre (aujourd'hui l'emplacement de la pâtisserie Rolland) et la quincaillerie de Thomas Millette (aujourd'hui la Banque canadienne impériale de commerce). Le samedi après-midi était réservé aux films pour enfants; il pouvait y avoir deux films différents à la programmation, mais la projection se faisait dans une seule salle. À l'occasion, le cinéma servait de salle de spectacle en invitant, par exemple, des magiciens. On y organisait même des concours de danse comme pour le twist. L'Avalon servit même de quartier général pour un parti politique lors des élections. Son seul compétiteur était le Rio, situé également sur la rue Saint-Charles, près de la rue Labonté. À Saint-Lambert, les gens pouvaient compter sur le cinéma Astor, rue Victoria. Il y avait aussi le cinéma Dieppe à Montréal-Sud, sur la rue Sainte-Hélène. À Jacques-Cartier, les cinémas Vox et Théâtre Royal, sur Coteau-Rouge (boulevard Sainte-Foy) étaient également populaires.

Le clergé catholique émettait de grandes réserves quant à la fréquentation du cinéma. Aussi encouragea-t-il plutôt la fréquentation de la salle de l'Externat classique de Longueuil (cégep Édouard-Montpetit), contrôlant ainsi la programmation tout en s'assurant d'un certain revenu.

L'église-école



Collection des Sœurs Franciscaines Missionnaires de l'Immaculée-Conception

Les élèves de Saint-Jean-Vianney posent fièrement devant leur école qui était en fait l'église de Saint-Jean-Vianney. La pose est classique pour l'époque : les garçons d'un côté, les filles de l'autre. Quelques élèves, portant une banderole, se sont vus confier des tâches d'assistant ; leur tenue vestimentaire soignée démontre le sérieux qu'ils y accordent. De chaque côté des portes, on remarque l'inscription École. Fait peu orthodoxe, l'église, située à l'angle des rues Beauregard et Saint-Georges, était située au sous-sol !

Un peu plus tard, en 1950, cette église accueillit les premiers élèves de l'Externat classique de Longueuil, dont l'enseignement avait été confié aux Pères Franciscains. Manifestement, l'église devint rapidement trop petite et on construisit les écoles Lambert-Closse (1949) et Élisabeth-Moyen (1951) à deux pas de cette église et qui seront séparées l'une de l'autre par une rue. En 1972, on ferma cette rue et réunit les deux écoles en une seule : l'école Hubert-Perron.

Monuments commémoratifs des soldats



Au mois de novembre, certaines personnes se recueillent afin de souligner que des soldats canadiens ont laissé leur vie sur les champs de bataille en Europe, notamment en France. La Ville de Longueuil avait déjà honoré les soldats qui avaient participé à de la Première Guerre mondiale en dévoilant, le 11 novembre 1923, une statue de bronze sculptée par le réputé Émile Brunet. Le monument est situé dans le parc Saint-Jean-Baptiste. Il fut cependant déplacé. En effet, le soldat faisait face à la cocathédrale alors qu'aujourd'hui il fixe l'ancien hôtel de ville. Le canon, qui accompagnait le monument, fut donné par la Ville de Longueuil au gouvernement fédéral, au début des années 1940, dans le cadre de la campagne de récupération des objets métalliques pour fabriquer des armes. Une des plaques sur la façade principale du monument provient du Montreal South Social Club et indique les personnes de cette petite municipalité qui ont participé au premier conflit mondial. Sur un autre côté, on peut y lire le nom des soldats de Longueuil qui ont participé à cette guerre. Sur la façade postérieure, on y lit les noms des lieux de batailles : Ypres, St Julien, Bois du Sanctuaire, la Somme, Courcellette, Vimy, Passchendaele, Arras, Amiens, Bois de Bourlon. La base du monument, en granit, vient des plans de l'architecte W.J. Carmichael.

Église Gardenville United Church

Une petite église fort peu connue est encore présente sur la rue Gardenville, dans le Vieux-Longueuil. Le 10 novembre 1905, le comité directeur de la South Shore Presbyterian Mission composé de Messieurs Porteous, Ferris, McPhee et Jarvis se réunirent chez G. W Murray pour discuter de la construction d'une église. Andrew Hardie donna le terrain et une somme de 3 000 \$ pour mener à terme ce projet. La pierre angulaire de l'église, située au 250, rue Gardenville, fut installée le 30 juin 1906 et l'office inaugural de la nouvelle église fut célébré le 16 septembre 1906. L'église fut d'abord prise en charge par un étudiant en théologie, M. Campell, en 1906-1907.

Les ministres de la Gardenville Avenue Presbyterian Church furent : 1908-1910 C. E. Cameron 1910-1912 Thomas Harrison 1912-1918 G. R. Allan 1918-1919 H. N. Morgan 1919-1922 E. J. Rattlee 1922-1925 J. Hamilton 1925 P. Tanner

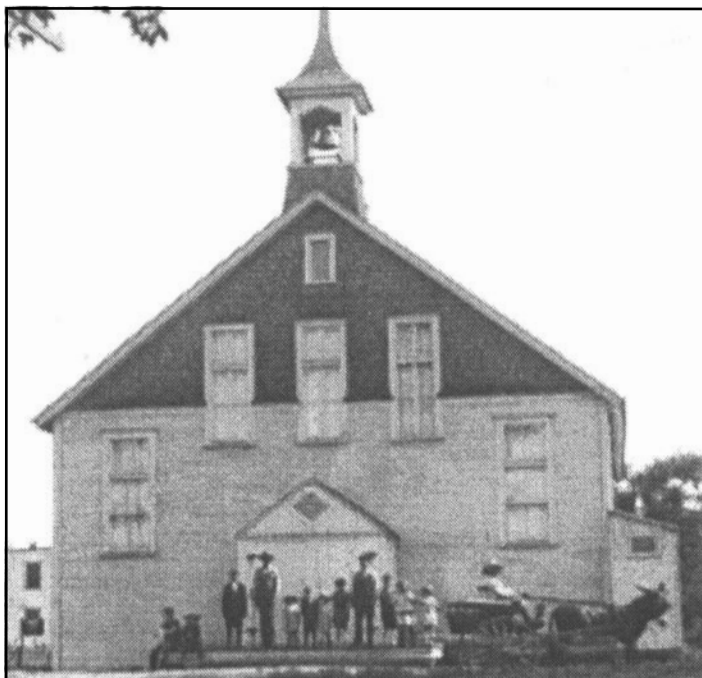
En 1925, l'église adhéra à la United Church et devint la Gardenville Avenue United Church.



Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.



Église de la paroisse de Saint-Josaphat, bénie au début des années 1950. Face à l'entrée latérale, la statue de Notre-Dame-de-l'Assomption dont la bénédiction eut lieu en 1954.



Première église de Saint-Josaphat

Église Saint-Josaphat

La nouvelle résidence de la Mosaique faisait récemment la Une du *Courrier du Sud*. L'organisme loge maintenant dans l'ancienne église Saint-Josaphat. Il n'est pas sans intérêt de rappeler l'histoire de cette église.

Le 1^{er} janvier 1944, la desserte de Saint-Josaphat devint officiellement une paroisse. Pendant la période où Saint-Josaphat ne fut qu'une desserte, soit de 1915 à 1944, onregistra 604 baptêmes, 102 mariages, mais aucune sépulture puisque la paroisse ne possédait pas son propre cimetière.

L'évêque, Monseigneur Anastase Forget, nomma, en 1949, l'abbé Louis Brossard curé de la paroisse. Le 26 septembre 1950, le curé Romain Boulé procéda à l'inauguration officielle des travaux de construction de la nouvelle église de Saint-Josaphat. Le clocher de l'église fut terminé au mois d'avril 1951. Le clocher avait 25 m de hauteur et était surmonté d'une croix de 2 m, en fer forgé, et d'un coq en cuivre. Le coût de l'église, du presbytère et des bureaux de la fabrique s'éleva à 150 000 \$.

La construction du toit, les travaux de plomberie et du système de chauffage furent effectués par Girard et Frères, les confessionnaux furent fabriqués par Maxime Ducharme, la magnifique croix surplombant le clocher fut forgée et donnée par Maurice Dumoulin. Antoine Girard donna le coq symbolique. Le recouvrement des murs en plâtre fut exécuté par Sylvio Martin. Tous étaient des gens de Saint-Josaphat.

La bénédiction de la pierre angulaire eut lieu le 31 décembre 1950. Elle était en granit gris; les lettres A. D. y étaient gravées; elles sont l'abréviation des mots latins *Anno Domini*, c'est-à-dire « En l'an du Seigneur ». À l'intérieur de la pierre, un coffret de plomb contenait certains documents officiels, de 1909 à 1950. C'est ainsi que les souvenirs des anciens furent légués aux générations futures.

La statue de saint Josaphat, en haut du clocher, fut donnée par Gilles Séguin, un homme d'affaires.

La nouvelle église fut bénie le 17 juin 1951 par M^{gr} Romain Boulé. Plus de 800 personnes assistèrent à la cérémonie.

Maison de la prière

La maison de la prière est située au 180, rue de Normandie. Cette spacieuse maison de 18 pièces, de style Queen-Ann, construite en 1874 appartenait à Louis-Édouard Morin, l'ancien maire de Longueuil. Elle est fort originale sur le plan architectural dans l'environnement du Vieux-Longueuil avec son imposante tourelle et son abondante fenestration. Elle fut achetée en 1914, pour la somme de 19 000 \$, par les Presentation Brothers, une communauté d'Irlandais catholiques. Une aile de trois étages, en brique, fut ajoutée en 1930, au coût de 50 000 \$, pour y loger les novices. Cette propriété dispose également d'un beau jardin, d'un gymnase dans un bâtiment indépendant, et d'un garage en déclin d'aluminium datant du début des années 1980. La congrégation des sœurs de Notre-Dame acheta la maison en 1995 et la baptisa la Maison de la prière.



Photo Olivier Beanlien, 1930. Collection Michel Pratt.

Cimetières

Le premier enterrement connu est celui de Jean Blot, alors âgé de trois semaines, fils d'un des premiers concessionnaires, François Blot, et de son épouse Isabelle Benoist. L'enfant fut enterré le 6 février 1682 dans la chapelle de Longueuil; Paul Benoit fut également enterré au même endroit en 1686. Il est établi qu'en 1696, il y avait un cimetière, mais on en ignore encore l'emplacement exact bien que l'on croit qu'il était situé des deux côtés du ruisseau Saint-Antoine, au nord de la rue Saint-Charles.

Un cimetière fut aménagé derrière l'église construite en 1724, à l'emplacement actuel de condos, au coin du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles. Ce cimetière était plus précisément situé à proximité du ruisseau Saint-Antoine, du côté ouest. Il devint trop petit et, en 1809, M^{gr} Plessis dut en interdire l'utilisation.

Le nouveau cimetière fut alors aménagé derrière l'église de 1811, à l'emplacement de l'actuel presbytère, sur la rue Sainte-Élisabeth. Ce terrain fut cédé à la Fabrique le 15 avril 1815.

L'emplacement présent, du côté est du chemin de Chambly, emplacement de l'ancienne commune, fut acquis en 1864 de Pierre Davignon et béni en 1865.

Une section du terrain est réservée à l'inhumation des religieuses de la congrégation des sœurs des saints noms de Jésus et de Marie. En 1962, la fabrique obtint un élargissement du cimetière jusqu'à la rue de Normandie en échange du terrain de stationnement en face de la maison Chaboillez, sur la rue Saint-Charles. Le cimetière était doté d'un superbe monument, «Le Calvaire» qui surmontait le charnier où l'on entreposait les corps pendant l'hiver. «Le Calvaire» avait été complété, en 1925, par la maison Petrucci. Il fut démoli en 1964. En 1971, l'élargissement du chemin de Chambly entraîna le déplacement d'un certain nombre de monuments et de sépultures. Il était possible, moyennant un coût plus élevé, d'enterrer les corps dans des fosses creusées sous les églises. La cathédrale possède une crypte où des descendants de Charles Le Moyne et d'autres personnalités y furent enterrés.

À partir du milieu des années 1940, il devint impossible d'y être enterré, à l'exception du personnel religieux, comme ce fut le cas pour M^{gr} Romain Boulé, en 1962.

Un changement important des mentalités depuis les années 1980 rend de plus en plus répandue la pratique de l'incinération des corps.



Calvaire du cimetière Saint-Antoine
Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.

Fête-Dieu



Collection Centre diocésain Saint-Jean-Longueuil

Au mois de juin, jusque dans les années 1960, l'événement social et religieux le plus important était toujours la procession de la Fête-Dieu. Dans le cortège, le curé de la paroisse, sous un dais, portait l'ostensoir. Les maisons, le long du trajet, étaient presque toutes décorées et plus particulièrement la maison qui avait l'honneur d'avoir le reposoir où était déposé le saint Sacrement. Ici, sur la rue Leblanc, dans l'ancien Jacques-Cartier, un autel a été construit de toutes pièces devant la maison de M. Marsan. De nombreux drapeaux ornent la maison. Des enfants costumés en anges sont juchés sur le toit, des hommes en uniforme militaire, près du dais, pointent leurs épées vers l'autel.

Bénédiction de la statue de la Vierge

Dans les années 1950, on bénissait les nouveaux commerces, les nouvelles automobiles de police mais aussi, des symboles plus religieux. Ainsi, le curé de la paroisse Notre-Dame-de-Grâces procéda à la bénédiction de la statue de la Vierge Marie, sur le chemin du Coteau-Rouge, aujourd'hui le boulevard Sainte-Foy, devant l'ancien commerce du studio de photographie Charpentier.



Le ciboire volé

Petit détour du côté de Saint-Lambert.

Au mois de juin de 1900, un jeune homme de 22 ans pénètre dans l'église de Saint-Lambert et vole, dans le tabernacle, le ciboire rempli d'hosties consacrées. Il se dirige ensuite vers la voie ferrée où il enterre sa nouvelle acquisition.

Le diocèse est saisi de la question et des prières sont commandées pour retrouver l'objet volé. Deux jours plus tard, le voleur se présente devant le curé de la paroisse de Saint-Lambert, François-Xavier Rabeau. Il se met à genoux et lui demande de bien vouloir le confesser. Puis il lui signale que le ciboire a été volé. Le curé répond évidemment que oui et que le repentant vient s'en confesser. Le voleur lui répond que contre 500 \$ il trouvera le ciboire volé. Mais il refuse finalement de se confesser. Le curé le quitte pour quelques secondes le temps de sonner les cloches de l'église. Le voleur s'échappe, mais est rattrapé à l'entrée du pont Victoria.

Dans sa prison, le voleur indique à M^{gr} Paul Bruchési, évêque de Montréal, le lieu précis où se trouve le ciboire. Après de nombreuses fouilles, on retrouve le ciboire. M^{gr} Bruchési bénit l'objet retrouvé.

Mais la justice suit son cours et l'auteur, fils d'un sacristain, sera condamné à six ans de prison pour ce vol sacrilège. Une sentence qui tenait compte de l'aveu.



Charles Chiniquy et la tempérance

En 1846, il entra, comme novice, dans la communauté monastique des Oblats de Marie Immaculée, à Longueuil, mais quitta la vie monacale le 1^{er} octobre 1847 et s'établit chez son protecteur, le curé de la paroisse de Saint-Antoine, Louis-Moïse Brassard qui le logea au presbytère alors situé où loge actuellement la Banque Laurentienne, angle Saint-Charles et chemin de Chambly. Voulant remplacer les Oblats et prendre une partie du contrôle du couvent de Longueuil, il devint alors l'ennemi juré de mère Marie-Rose Durocher, des Sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie, qui dut à la fois affronter les foudres de Chiniquy et du curé Brassard.

C'est à aussi à partir de ce moment qu'il retint l'attention en prêchant vigoureusement la tempérance à Longueuil, de 1848 à 1850. Il fut inondé d'honneurs : don d'un crucifix en provenance de Rome par M^{gr} Bourget, et de 300 jours d'indulgence accordés par le pape pour les membres de la tempérance, de son portrait par le peintre Théophile Hamel, le 29 octobre 1848, et d'une médaille d'or le 15 juillet 1849. Son intervention força le maire du Village de Longueuil, Isidore Hurteau, à fermer sa brasserie. En 1851, il partit aux États-Unis, à la demande de l'évêque de Chicago. Il fut accusé, dès l'année suivante, d'avoir séduit une femme mariée. Abraham Lincoln, le futur président américain (1861-1865), assumait sa défense. Chiniquy fut innocenté. Excommunié en 1856 et en 1858, il devint presbytérien en 1859. Il épousa Euphémie Allard, revint au Québec. Il mourut à Montréal le 16 janvier 1899 et fut enterré au cimetière Mont-Royal, à Montréal.



Photo Wikipédia

Aqueduc



Longueuil se dota de son premier aqueduc en 1875. L'édifice était en bois, monté sur pilotis et chauffé au charbon. En 1898, on y ajouta la maison des ingénieurs. C'est en 1910 qu'on installa l'énorme réservoir qui domina le paysage de Longueuil Ouest. On se dota de la nouvelle technologie des moteurs électriques. En 1944, une nouvelle usine, entre les rues Victoria et Châteauguay, fut construite. Il faudra attendre en 1956 pour que la Ville de Jacques-Cartier inaugure son usine de filtration sur la rue Bourassa. Ces énormes réservoirs étaient monnaie courante dans les années 1910. On en retrouvait également un à Saint-Lambert. Montréal-Sud s'en était fait construire un, en 1911, mais il ne servit jamais.

Hôtel de ville du Vieux-Longueuil

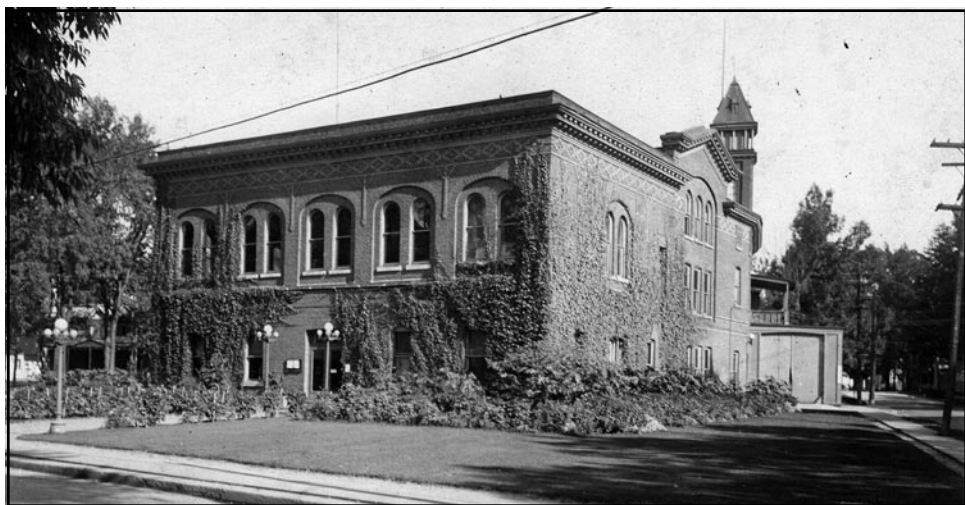


Photo Olivier Beanlien, 1930. Collection Michel Pratt.

Le 27 mars 1861, la Ville avait acheté du baron de Longueuil l'emplacement du futur hôtel de ville, pour la somme de 300 \$. L'édifice de la rue Saint-Charles, à l'angle sud-est de la rue Saint-Jean, construit par Augustin Aubertin et Octave Delage, en 1869, au coût de 2 800 \$, était constitué d'un complexe comprenant un marché public au rez-de-chaussée et la salle du conseil municipal à l'étage, une pesée publique, un poste de pompier et de police et une tour pour sécher les boyaux d'arrosage. Dans le clocheton de la tour, une cloche sonnait l'alarme en cas d'incendie ou lors des inondations du printemps.

En 1907, un feu détruisit le marché, mais non le poste de pompiers ni la tour. On reconstruisit donc l'hôtel de ville qui fut inauguré au mois de mai 1909. C'est à ce moment-là que furent réunis en un seul édifice l'hôtel de ville et la caserne des pompiers et des policiers. En 1955, la balance publique fut déménagée au hangar des travaux publics et le poste de police fut réaménagé au coût de 54 677 \$. En 1967, la scène de théâtre fut démolie pour faire place à de nouveaux bureaux, dont celui du maire. De 1986 à 1988, divers travaux de rénovation furent entrepris notamment dans la salle du conseil municipal, le bureau du maire et la salle du comité exécutif.

Aujourd'hui, l'ancien hôtel de ville est devenu le quartier général des conseillers et des conseillères de l'arrondissement du Vieux-Longueuil ; les séances du conseil de l'arrondissement y ont lieu.

Célébrations du 300^e anniversaire

Les fêtes de 1957 furent grandioses. Longueuil n'était en effet que la quatrième ville au Canada à célébrer son 300^e anniversaire, les autres villes étant Québec en 1908, Trois-Rivières en 1934 et Montréal en 1942.

Le dimanche 7 avril, l'Harmonie de la Rive-Sud, dirigée par le maire Paul Pratt, offrit un concert musical à l'Externat classique de Longueuil, aujourd'hui le cégep Édouard-Montpetit. Le dimanche 5 mai, plus d'une soixantaine de Longueillois effectuèrent une croisière aérienne dans un Super-Constellation d'Air Canada au-dessus du territoire de la seigneurie. Le dimanche 19 mai, on rendit hommage à Charles LeMoyne à la Place d'Armes, à Montréal, où le fondateur de Longueuil figure dans un monument dédié à Maisonneuve. Le 1^{er}, 8 et 15 juin, grâce à une caravane d'autobus, on procéda à des visites guidées de nombreux emplacements non seulement de la seigneurie de Longueuil, mais des régions avoisinantes.

Le 27 juin, il y eut un banquet à l'Île Sainte-Hélène et un feu d'artifice.

Le 30 juin, on célébra une messe pontificale dans l'église Saint-Antoine et la Société Saint-Jean-Baptiste organisa un impressionnant défilé de 18 « chars allégoriques ».

Plusieurs écoles organisèrent leurs propres activités. Un historique de la Ville de Longueuil fut publié dans les journaux. On publia un superbe album-souvenir et Gervaise Labadie remporta le concours de la composition de la chanson dédiée à l'événement qu'elle intitula « Longueuil trois fois centenaire ».



Décorations de l'hôtel de ville de Longueuil

L'ancien hôtel de ville de Longueuil, rue Saint-Charles, est de nos jours rarement pavoisé. À une autre époque, c'était pourtant l'inverse : on décorait à la moindre occasion. La compagnie d'Auvents de Montréal, appartenant à Olivier Beaulieu, obtenait la plupart des contrats. Ce dernier restait à l'actuel 25, rue Grant, dans une maison des Préfontaine.

À droite de la photo, on peut remarquer un des premiers camions à incendie, devenu un simple camion pour faire des commissions.



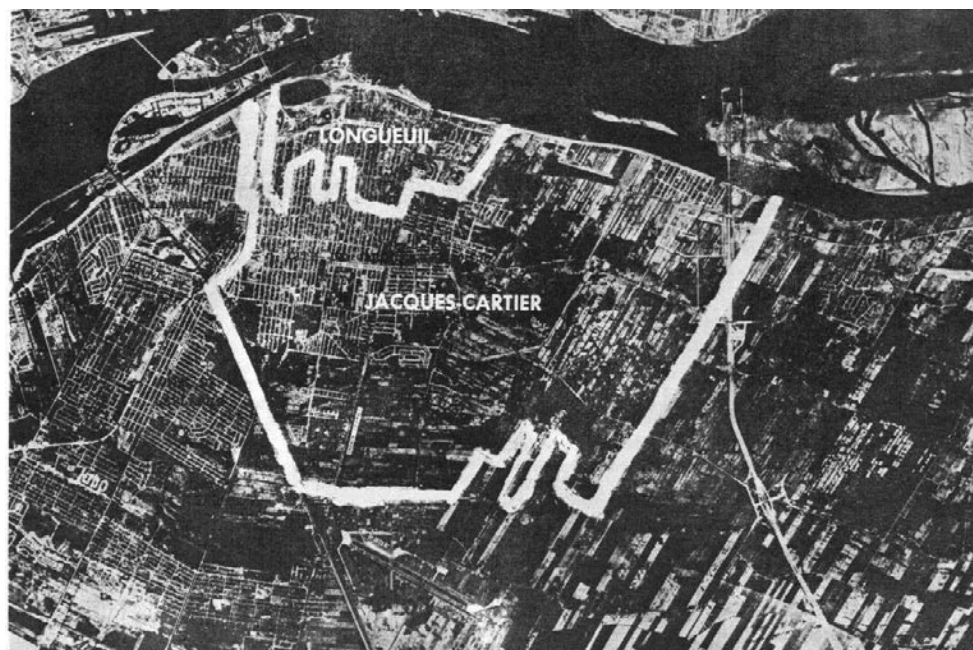
Hôtel de ville de Jacques-Cartier

Lorsque Ville Jacques-Cartier fut fondée, en 1947, il fut rapidement question de construire un hôtel de ville. Celui-ci fut construit à l'angle des rues Brébeuf et Curé-Poirier, selon les plans de l'architecte Roland Chalifoux, et fut inauguré le 26 octobre 1952. Il comprenait une section pour le service de polices et d'incendie. Une extension fut ajoutée plus tard. L'édifice demeure toujours la propriété de la Ville de Longueuil et sert de bureau administratif, mais les contribuables doivent désormais payer leur compte de taxes au 777, rue d'Auvergne.



Collection Jeannette Dubuc





Cité de Longueuil	+	Cité de Jacques-Cartier	=	Ville de Longueuil
27,000 habitants	+	67,000 habitants	=	94,000 habitants
2,000 acres	+	15,000 acres	=	17,000 acres

Ville Jacques-Cartier

Jacques-Cartier a été fondée le 10 mai 1947 sur l'ancien territoire de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil. La rareté et le prix élevé des logements à Montréal ont provoqué, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, une véritable ruée vers ce territoire jusque-là surtout exploité par les cultivateurs. Jacques-Cartier devint rapidement une ville-champignon dont les infrastructures ne répondaient pas au rythme effolant de sa croissance démographique. Il n'y avait pas d'égouts, pas de rues pavées, mais une meute de chiens errants. Les maisons qu'on avait bâties au jour le jour, quand on avait les moyens de se procurer le matériel requis, étaient parsemées de façon anarchique. Jacques-Cartier représentait vraiment le Far West du Québec. La communauté se prit en main, releva le défi de défricher et d'organiser ce vaste territoire, alors au moins quatre fois plus grand que le Vieux-Longueuil. Elle réussit. Au moment de sa fusion avec Longueuil, en 1969, Jacques-Cartier ne comptait pas moins de 12 paroisses catholiques francophones contre seulement trois pour Longueuil. Le clergé fut en grande partie responsable de l'organisation sociale et éducative de cette communauté et de son succès.

La Ville de Jacques-Cartier fut amputée du territoire de Prévile le 11 mars 1948 et de la Ville de LeMoyne le 10 mars 1949. Des tentatives d'annexion du secteur de Saint-Jude par Saint-Lambert, et du « Domaine Bellerive » par Longueuil échouèrent en 1961.

La fusion avec Longueuil se fit sans consultation populaire, par entente entre l'administration du maire Marcel Robidas, de Longueuil, et celle du maire Roland Therrien, de Jacques-Cartier.

Fusion Jacques-Cartier-Longueuil

Tout le monde parle des fusions. Le débat n'est pourtant pas nouveau. En 1969, les villes de Jacques-Cartier et de Longueuil se fusionnèrent au grand dam de leurs citoyens. L'opinion publique n'était en effet pas prête à faire face à un tel changement. Les relations entre les citoyens des deux villes étaient plutôt tendues depuis de nombreuses années. Jacques-Cartier était dominée par la classe ouvrière alors que le tissu social du Vieux-Longueuil était surtout basé sur la petite bourgeoisie.

Le 27 mars 1969, les deux maires annoncèrent qu'ils en étaient venus à une entente de principe. La mobilisation ne tarda pas à se mettre en branle. Tant l'Association des propriétaires de Jacques-Cartier, dirigée par Paul-Auguste Briand, que celle de Longueuil, dirigée par Gilles Leduc, s'opposèrent au projet. Les raisons étaient diamétralement opposées. Les gens de Jacques-Cartier estimaient que leur ville était plus industrialisée, plus peuplée et plus grande que celle du Vieux-Longueuil, et que les sources de revenus y étaient beaucoup plus élevées qu'à Longueuil. Pour l'Association des propriétaires de Longueuil, la dette cumulative de Jacques-Cartier était beaucoup trop élevée, et il ne fallait pas faire supporter aux contribuables du Vieux-Longueuil le poids de cet endettement.

On s'opposa aussi de part et d'autre au processus de la fusion. Pourquoi la population n'était-elle pas consultée par référendum ? Les coûts étaient trop élevés, répliquèrent les deux maires. Ceux reliés à la campagne d'information le sont davantage, argumentèrent les associations de propriétaires.

Le 1^{er} avril, le conseil municipal de Jacques-Cartier adopta unanimement le projet de fusion. Le 8 avril, devant une foule en colère et nombreuse, le conseil municipal du Vieux-Longueuil adopta aussi la résolution de la fusion.

La cérémonie d'assermentation du nouveau conseil, résultat de la fusion, se tint à l'aréna Jacques-Cartier, aujourd'hui le Colisée Jean-Béliveau, le 17 août 1969. Aujourd'hui, plus personne n'oserait soulever la question de la défusion des deux anciennes villes. Les résultats, à moyen terme, furent très positifs. Le bon sens aura eu raison de l'émotion du moment.

Ville LeMoyne

Ville LeMoyne est une municipalité issue, en 1949, de la très grande ville de Jacques-Cartier. LeMoyne possédait ses caractéristiques propres. Il s'agissait de la plus petite ville de la Rive-Sud, d'une superficie de moins d'un kilomètre carré. Il s'agit aussi, de par son emplacement géographique, et de par sa forme qui épouse celle d'un croissant, d'une ville située au cœur de la Rive-Sud ; ses limites territoriales jouxtent celles de Greenfield Park, de Saint-Lambert, de Longueuil et de Saint-Hubert. Territoire essentiellement agricole jusqu'au début du XX^e siècle, LeMoyne est devenue une ville où l'on retrouvait des familles très nombreuses jusqu'au début des années 1960. On n'y comptait pas d'industries importantes, mais plusieurs petits commerces y avaient pignon sur rue.

Les voies de communication ont déterminé largement son évolution : en premier lieu, la ligne de chemin de fer du CNR qui a divisé le territoire en deux paroisses, puis le boulevard Taschereau qui constitue une autre limite naturelle. Le territoire de LeMoyne a toujours été une zone de passage très sollicitée. Dès la Nouvelle-France, on empruntait le chemin du Petit-Bois, aujourd'hui la rue Saint-Georges, pour se rendre jusqu'à la Côte noire, de là jusqu'au chemin de la Pinière, pour atteindre Chambly. Aujourd'hui, les automobilistes empruntent régulièrement la rue Saint-Georges pour se rendre à la route 116 ou au boulevard Taschereau. On emprunte aussi les rues de LeMoyne pour accéder au pont Victoria.

MAIRES DE LEMOYNE



Henri Sicotte (1882-1955)	1949-1952
Albert Bélanger (1908-1996)	1952-1954
Jean Baribeau (1916-1967)	1954-1967
André Charpentier (1926-1981)	1967-1977
Michel Sicotte	1977-1981
Louise Gravel	1981-1993
Guy Talbot	1993-2001



La bonne réputation de Robil, sur le boulevard Taschereau, dépassait largement les limites territoriales de la ville de LeMoyne.

Les barons Grant

Le titre de baron fut accordé en premier lieu non pas à la famille Grant, mais plutôt à Charles II Le Moyne (1^{er} baron), fils de Charles, le fondateur de la seigneurie de Longueuil. Cet honneur lui fut conféré en 1700.

Le fils du premier baron, Charles III (2^e baron), prit la relève de 1729 à 1755 ; puis ce fut au tour de Charles IV (3^e baron), mais il fut tué dans l'année qui suivit la mort de son père lors d'une expédition contre les Iroquois au lac Saint-Sacrement. Il ne fut donc baron que quelques mois. Cependant, son épouse Marie-Charles-Joseph eut un enfant de lui la même année que sa mort. Celle-ci devint la première et seule femme baronne de Longueuil et la quatrième à porter ce titre, qu'elle conserva jusqu'à son décès, en 1841. En 1781, elle épousa David Alexander Grant.

C'est donc son fils Charles William (5^e baron) qui prit la relève, de 1841 à 1848, puis le fils de ce dernier, Charles James Irwin (6^e baron), de 1848 à 1879. Le suivant (7^e baron) fut Charles Colmore, le fils de Charles Irwin. Il fut remplacé à son décès, en 1898, par son demi-frère, Reginald Charles d'Iberville de Sainte-Hélène (8^e baron). En 1931, ce dernier fut remplacé par son frère, John Charles Moore de Bienville (9^e baron). En 1938, ce fut au tour de Ronald Charles (10^e baron). Et, en 1958, Raymond, (11^e baron), le fils de Ronald Charles, prit la relève. À sa mort, en 2004, son fils, le médecin Michael Grant, devint le 12^e baron. Avant son décès, Raymond Grant concéda les emblèmes héraldiques qui, à l'origine, furent ceux de Charles Lemoyne.

Liste des barons Grant : 1841, Grant, Charles William (5^e) ; 1848, Grant, Charles James Irwin (6^e) ; 1879, Grant, Charles Colmore (7^e) ; 1898, Grant, Reginald Charles d'Iberville (8^e) ; 1931, Grant, John Charles Moore de Bienville (9^e) ; 1938, Grant, Ronald Charles (10^e) ; 1959, Grant, Raymond (11^e) ; 2004, Grant, Michael (12^e).

Le titre de baron octroyé à la famille Grant fit beaucoup jaser. La marquise de Fontenoy signa d'ailleurs, en avril 1907, un article qui remettait en question le jugement de la reine Victoria sur cette question. En fait, il s'agissait à l'origine d'un titre octroyé par le roi de France et non par la couronne britannique, et il le fut à la famille Lemoyne, d'origine française. Mais en 1880, Charles Colmore

présenta une pétition à la reine d'Angleterre pour que son titre soit reconnu. Comme il n'y avait aucun autre privilège d'accordé que de porter le titre, la reine acquiesça. C'est donc dire qu'entre l'abolition du régime seigneurial (1854) et Charles Colmore (7^e), il y a eu un vide juridico-politique sur le titre. Il est à noter que c'est, à notre connaissance, le seul titre de baron encore légalement porté qui se rapporte à une ancienne baronnie du Québec. Depuis Charles- Colmore Grant (7^e baron), les barons Grant n'ont pas vécu au Québec.

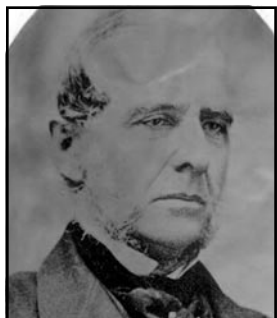
Isidore Hurteau

On entend régulièrement le nom d'Isidore-Hurteau. Qui était-ce ? Il fut maire de Longueuil de 1848 à 1850, de 1870 à 1872 et de 1876 à 1879. Comme maire, il fut surtout responsable de l'implantation du premier aqueduc. Il fut aussi secrétaire-trésorier de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil de 1845 à 1847, de 1858 à 1860, de 1869 à 1870 et du Village de Longueuil du 24 avril 1863 au 18 juillet 1869. Il a été commissaire d'école de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil de 1847 à 1849 et de 1852 à 1855. Il fut syndic, en 1857, de la fabrique pour gérer le Collège de Longueuil. Il a aussi été marguillier de la paroisse de Saint-Antoine de 1864 à 1866. Finalement, il fut conseiller du premier conseil municipal du Comté de Chambly, en 1847. Mais ce n'est pas tout.

Il gagna sa vie comme notaire, de 1839 à 1878. Il fonda une brasserie, en 1846, qu'il dut fermer suite à la féroce campagne de tempérance de Chiniquy en 1847-1848. Il fut gérant de la Compagnie de navigation de Longueuil en 1868. Il fut aussi le propriétaire de la première balance publique (1845-1869) pour le foin, en face de l'église Saint-Antoine. Il a été un important actionnaire du journal *La Minerve* dont le rédacteur en chef Clément-Arthur Dansereau était son gendre.

Le terrain du carré Isidore-Hurteau, sur la rue Saint-Laurent, où est situé le Centre culturel Jacques-Ferron, fut cédé à Isidore Hurteau par l'agent de la baronnie de Longueuil ; ce fut le site du premier marché de Longueuil. Dans les années 1880, le terrain fut converti en jardin public qu'on qualifiait déjà de carré Hurteau ou encore de « Bois Hurteau ». En 1901, on y construisit un kiosque qui servit de scène lors des concerts de musique ou d'assemblées populaires et de reposoir lors des célébrations de la Fête-Dieu. Son toit s'écroula en 1941, sous le poids de la neige.

En 1984, sous l'initiative du gérant du cimetière Saint-Antoine, Bernard



Lamarre, et de la Société historique et culturelle du Marigot, la Ville consentit à apposer une plaque commémorative de granit sur sa pierre tombale au cimetière Saint-Antoine, laquelle comporte une notice indiquant qu'il fut maire de Longueuil. Isidore Hurteau a manifestement été le personnage le plus important de l'histoire de Longueuil au 19^e siècle.

Le maire Thurber

Alexandre Thurber fut député libéral de la circonscription de Chambly de 1923 à 1927 et en 1935. Il fut aussi maire de Longueuil de 1915 à 1925 et de 1933 à 1935.

Il étudia au Collège de Longueuil et fut commis pour la maison James Walker de 1888 à 1902. Il se joignit alors à la firme Richard-Wilcox Can Company dont il devint, en 1913, le vice-président, de même que de la Diamond Expansion Bolt et de la Stowell Screw Company, établie sur la rue Saint-Laurent, près de la rue de Montarville. Ce dernier commerce se spécialisait dans la fabrication de vis.

Le 1^{er} février 1915, il triompha, dans une élection à la mairie, de Michel Viger par une majorité de 206 voix et demeura en poste jusqu'au 19 janvier 1925, puis du 1^{er} février 1933 au 1^{er} février 1935, et fut battu par Paul Pratt qui avait alors obtenu 70 voix de majorité. Élu député libéral de la circonscription de Chambly en 1923 et 1927, il est réélu en 1935, mais défait l'année suivante. Il résida en premier lieu sur le chemin de Chambly, deux maisons au sud de l'ancien Bureau d'enregistrement, puis s'installa, en 1921, au 215 (ancienne adresse), rue Saint-Laurent, à l'angle de la rue Montarville, en face de la Stowell Screw. Une rue de Longueuil porte son nom. Sa mère, Émilie Davignon, était la fille du docteur Pierre Davignon, député de la circonscription de Rouville, en 1848, à l'Assemblée législative, et maire de Longueuil de 1853 à 1860.



Paul Pratt

Paul Pratt fut maire de Longueuil pendant plus de 31 ans. Il se distingua rapidement par son talent musical. Il fonda son premier orchestre en 1909, l'Orchestre Royal, dirigea l'orchestre du Collège de Longueuil de 1913 à 1919, fonda, en 1916, la fanfare du Collège de Longueuil, dirigea celle de Longueuil, fonda la Société des concerts en 1918, le quatuor vocal des Gais Longueuillois en 1945, puis l'Harmonie de la Rive-Sud en 1949. Il côtoya des musiciens aussi célèbres que J.-J. Gagné et Wilfrid Pelletier.

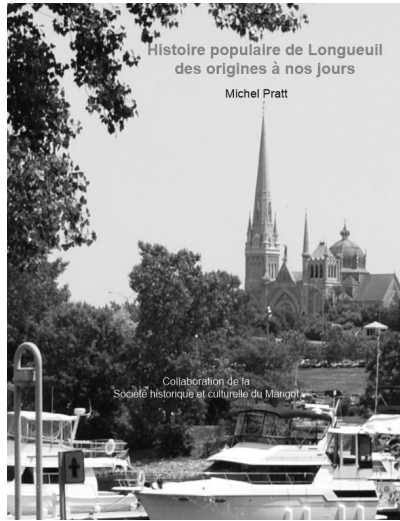
Sur le plan social, il fonda, en 1931, le groupe Chez-nous et, en 1942, la Récollecion mensuelle. Marguillier de la paroisse de Saint-Antoine en 1940, président de la Société Saint-Jean-Baptiste, section de Longueuil, vice-président du Club Lemoyne, il fut également trésorier du Cercle sportif de Longueuil. Il détient le record de longévité comme maire de Longueuil, ayant siégé pendant presque 32 ans, soit de 1935 à 1966. Il ne connut jamais la défaite lors d'élections municipales, mais essuya un échec, en 1945, comme candidat libéral indépendant sur la scène fédérale. Ses mandats auront été caractérisés notamment par une nouvelle usine de filtration en 1944, le développement de tout le secteur de la paroisse de Saint-Pierre-Apôtre dans les années 1950, le développement du prestigieux Domaine de Normandie, au tout début des années 1960, l'annexion de Montréal-Sud en 1961, la première piscine publique et la construction du métro.

On lui reprocha cependant la démolition de la maison Héroux, à l'emplacement de la Banque Laurentienne, et sa tentative d'annexer le Domaine Bellerive, territoire le plus riche de Jacques-Cartier, alors qu'il avait refusé d'annexer l'ensemble du territoire de cette ville lorsqu'elle était à ses difficiles débuts. En 1960, Longueuil lui fit une fête grandiose pour souligner ses 25 ans de pouvoir. Plutôt que de partir en pleine gloire, alors que Longueuil venait de célébrer son tricentenaire, il s'accrocha à son poste. Ses dernières années n'ont pas été faciles. En 1965, le conseil municipal lui remit tout de même, par reconnaissance, son fauteuil de maire, actuellement exposé dans l'édifice de la Société historique et culturelle du Marigot. En 1966, on lui remit son buste en bronze lequel, ironie du sort, fut posé sur sa pierre tombale, l'année suivante. La marque de commerce du maire-musicien fut en définitive celle d'un grand diplomate et d'un gestionnaire conservateur. Par sa longévité politique et son implication

sociale, culturelle et économique, Paul Pratt aura été un personnage dominant de l'histoire de Longueuil au XX^e siècle.



Paul Pratt



Les photos et les cartes sont nombreuses.

Longueuil en Nouvelle-France (1657-1763)
Les débuts du Régime britannique
La Rébellion des Patriotes longueuillois de 1837
Les transports
La communauté anglophone au XIX^e siècle
La vie municipale (1845-1847)
Le Vieux-Longueuil (1848-2002)
Municipalité de paroisse de Saint-Antoine de
Longueuil (1855-1947)
Saint-Hubert (1860-2002)
Montréal-Sud (1906-1961)
Greenfield Park (1911-2002)
Ville Jacques-Cartier (1947-1969)
Mackayville-Laflèche (1947-1971)
LeMoynes (1949-2002)
Longueuil et agglomération (2002-2022)

Marcel Robidas



Marcel Robidas, maire de Longueuil de 1966 à 1982, est un véritable visionnaire du développement urbain. Il a vu, avant toute autre personne, l'énorme potentiel qu'offraient les terrains situés dans la zone du métro. Il a été le premier à doter Longueuil d'un réseau de pistes cyclables intégré au développement de la ville. Il a aussi été le premier maire à s'occuper sérieusement de la valorisation du patrimoine architectural ; le premier à se soucier du patrimoine environnemental en redonnant l'accès à la rive du Saint-Laurent par la création du parc Marie-Victorin, et en développant le Parc régional, un site d'une exceptionnelle beauté. Il a surtout été celui qui a donné une nouvelle identité à Longueuil et en avait fait, à l'époque, la quatrième ville en importance au Québec. Véritable patriote, Marcel Robidas est très attaché à la promotion de la nation québécoise et à l'accession du Québec à la souveraineté politique.

Marcel Robidas, le père de famille, est un catholique fermement engagé dans son milieu. C'est un traditionaliste, un conservateur, qui accorde une grande importance à la famille. Marcel Robidas, l'homme, est, comme le lui disait l'ancien curé Guy Pratt, un véritable soldat. Dès sa jeunesse, il a traversé les épreuves les plus difficiles par sa ténacité, son courage et sa vigueur. Dans l'armée, il n'a jamais baissé la tête et a fait prévaloir ses droits. Comme fonctionnaire, il a gravi tous les échelons, contre vents et marées. Comme maire, sa carrière politique n'a pas été de tout repos. Battu de peu par Paul Pratt à sa première tentative à la mairie, il aura lui-même maintes fois gagné de justesse, et sa carrière aura pris fin sur un résultat tout aussi serré. Même si la fusion avec la Ville de Jacques-Cartier fut une excellente décision, on lui a reproché de ne pas avoir tenu de consultation populaire. Il a dû souvent se débrouiller seul, mais a poussé ses dossiers à la limite de ses possibilités.

Le Longueuil d'aujourd'hui et le Québec de demain lui doivent beaucoup.

Parti municipal de Longueuil

L'histoire des partis municipaux est très récente. Ce n'est qu'à la fin des années 1960 que la pratique de s'identifier à un parti municipal commence.

Le Parti municipal de Longueuil, fondé en 1978, a joué un rôle capital dans le développement moderne. Il a été un parti novateur dans les années 1980 en impliquant les citoyens par des assemblées de quartiers. Il a joué un rôle important en les informant par l'Info-Longueuil. De grands projets se sont réalisés au cours de cette période : le développement de Collectivité Nouvelle et du Parcours du Cerf, le réaménagement de la rue Saint-Charles et du chemin de Chambly, le centre d'épuration des eaux, le développement du secteur du métro de Longueuil, etc.

Dans les années 1990, l'accent a été mis principalement sur le contrôle des dépenses et sur le gel des taxes municipales. Cette orientation s'est accompagnée d'une plus grande ouverture aux revendications des citoyens de Longueuil en les invitant à s'exprimer chaque samedi matin à l'hôtel de ville. L'équipe du PML des années 1990 a aussi été très sensible aux revendications des groupes communautaires et culturels en leur offrant chaque année une somme de 40 000 \$ puisée dans les surplus générés par le golf municipal. Consciente de l'importance de l'histoire de sa communauté, la Ville a soutenu les sociétés d'histoire et de généalogie et s'est manifestée lors du congrès de la Fédération des sociétés d'histoire, organisé par la Société historique et culturelle du Marigot.

L'équipe du PML a toujours été au pouvoir ; ses maires furent Jacques Finet (1982-1987), Roger Ferland (1987-1994) et Claude Gladu (1994-2001).



Claude Gladu, Jacques Finet et Roger Ferland

La chaise du maire

Il était coutume au XX^e siècle de remettre au maire sortant sa chaise de maire. C'est exactement ce qui arriva au maire Alexandre Thurber auquel on remit sa chaise, en 1925, lorsqu'il quitta ses fonctions. Puis en 1928, le conseiller municipal Joseph-Elzéar Piché demanda au maire Louis-Joseph Émilien Brais où se trouvait la chaise que le maire avait commandée. Celui-ci répondit que lorsqu'il reçut sa chaise il ne l'aima point et, comme c'est lui qui l'avait commandée, il la refusa, préférant exercer ses fonctions sur une chaise ordinaire.

Le conseiller municipal Arthur Gareau fit non seulement photographier la chaise de l'ancien maire Thurber, mais la fit transporter à Montréal pour en commander une semblable.

La Société historique et culturelle du Marigot possède la fameuse chaise du maire Thurber de même que celles des maires Paul Pratt et Marcel Robidas.



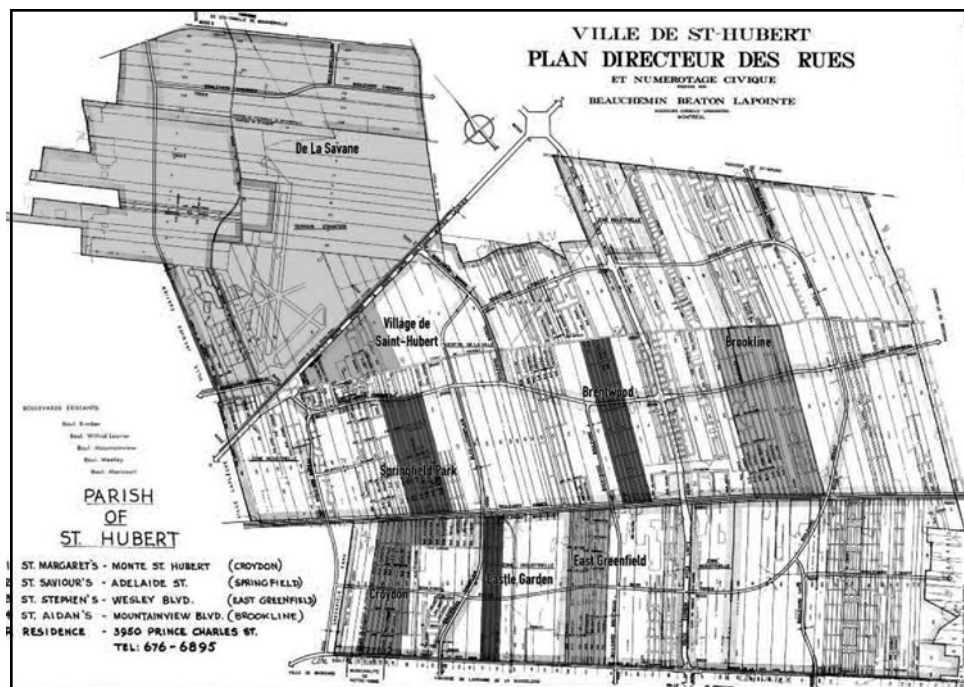
Ville de Saint-Hubert

La Ville de Saint-Hubert a été fondée le 30 décembre 1860. Elle s'était alors détachée de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil. En 1971, la Ville de Laflèche, autrefois nommée Mackayville, fut fusionnée à Saint-Hubert.

Vers 1857, des citoyens avaient demandé et obtenu qu'une église soit édiflée dans leur secteur, jugeant l'église Saint-Antoine beaucoup trop éloignée. On procéda à la bénédiction de cette église le 9 janvier 1859 et on construisit le presbytère en 1871. L'érection canonique de la paroisse eut lieu en 1862. D'autres paroisses ou dessertes s'ajoutèrent : Saint-Jean-Eudes (1925), dans le secteur de Mackeyville, Saint-Isaac-Jogues, Saint-Jean-de-la-Lande et Notre-Dame-de-l'Assomption, en 1949, Saint-Thomas-de-Villeneuve, en 1950, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, en 1952, Immaculée-Conception, en 1954, Our Lady, Queen of the World, en 1956, et Saint-Gabriel en 1962.

La commission scolaire catholique de Saint-Hubert fut également fondée en 1860. Dix ans plus tard, les sœurs du Bon Pasteur inaugurèrent un couvent. En 1875, un collège fut ouvert au lieu actuel du restaurant l'Ancêtre.

À la fin de 1928, on ouvrit un aéroport international. Le courrier était acheminé à Albany, dans l'État de New York, et à Toronto. Deux ans plus tard, le dirigeable britannique R-100 vint s'amarrer à un mât construit spécifiquement pour sa venue ; des centaines de milliers de personnes viennent le visiter. Des pageants étaient alors régulièrement organisés à l'aéroport. La vocation aéronautique de Saint-Hubert ne faisait plus de doute. En 1965, la Pratt & Whitney Canada (United Aircraft) ouvrit une usine dans le secteur de l'aéroport. Huit ans plus tard, le Collège Édouard-Montpetit ouvrit l'École nationale d'aérotechnique. Le 21 octobre 1991, le collège inaugurait les nouveaux locaux de l'École nationale d'aérotechnique. L'École nationale d'aérotechnique obtint, en 1993, le statut de centre spécialisé, sous la direction de Guy Ruelland. Créée en 1989, l'agence spatiale canadienne s'installa à son tour dans le secteur de l'aéroport en 1993. En 1995, la base militaire cessa ses opérations, mais deux ans plus tard la Corporation de la base militaire et de la zone aéroportuaire de Saint-Hubert fut fondée. Au moment de la fusion en janvier 2002, Saint-Hubert avait un territoire d'environ 63 km carrés et sa population était de 78 000 personnes.



Saint-Hubert à l'heure de la sortie scolaire, 1918.
Carte postale. Collection Michel Pratt.



Carte de Montréal-Sud

Montréal-Sud

L'ancienne ville de Montréal-Sud est issue de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil. Elle fut proclamée Municipalité du village le 9 janvier 1906 et devint la Ville de Montréal-Sud le 14 mars 1911 (Loi. 1 Geo. V, 2e Session, c. 70, a). La Ville fut annexée par la Cité de Longueuil le 28 janvier 1961. Sa population comptait 790 personnes en 1911 et 5 494 en 1958.

Ses limites territoriales s'étendaient grosso modo de la rue Joliette au boulevard La Fayette et du fleuve Saint-Laurent à la rue Bertrand. De façon plus précise, elle s'étendait de la rue Joliette à la rue Dollard ; la limite longeait ensuite la partie sud du boulevard Desaulniers, alors la rue Washington, remontait la rue

De Lorimier jusqu'à Saint-Édouard, descendait la rue Papineau jusqu'à la rue Fréchette, puis longeait le boulevard La Fayette Ouest vers le fleuve.

Plusieurs gens se souviennent des baraques de l'armée, situées à l'emplacement de la Place Longueuil ; d'autres se souviennent plutôt du tramway qui passait sur le boulevard La Fayette jusqu'en 1956. Les gens qui habitaient Montréal-Sud se souviennent certainement du cinéma Dieppe, de l'épicerie Saindon, de la gare du train qui passait sur le boulevard Desaulniers. Le restaurant à l'angle de la rue Saint-Laurent et de la rue Sainte-Hélène, en face du pont Jacques-Cartier, était également un endroit très fréquenté. On ne peut passer finalement sous silence l'importance du rôle joué par la Caisse populaire Desjardins Montréal-Sud, fondée en 1946.

Montréal-Sud avait sa communauté catholique et le curé Lequin fut un des personnages marquants de la paroisse de Saint-Georges, de 1940 à 1962.

Cependant une très forte minorité protestante habitait la ville et possédait ses institutions comme l'église Montreal South United Church, rue Sainte-Hélène, l'église anglicane St Oswald sur la rue La Salle ou encore la chapelle Béthanie sur Sainte-Hélène.

L'annexion de Montréal-Sud

En 1960, le Conseil municipal de Montréal-Sud vota une résolution demandant à Longueuil de bien vouloir considérer le projet de fusion des deux villes. Le 13 août 1960, Montréal-Sud tint son référendum qui confirma, par 328 voix contre 214, l'approbation de cette demande de regroupement. Le Conseil municipal de Longueuil adopta cette proposition unanimement le 29 août 1960. Le 28 janvier 1961, les deux Villes étaient regroupées. Le 1^{er} février les deux conseils municipaux se réunirent. Aux élections partielles du 25 février suivant, les deux candidats élus du secteur de Montréal-Sud furent Eugène Haineault et Léo Thivierge.

Ce nouveau regroupement provoqua instantanément la création d'un mouvement de citoyens du domaine Bellerive, de Ville Jacques-Cartier, pour une fusion de ce quartier avec Longueuil. Le Conseil municipal de Longueuil vota même un règlement en ce sens, mais la Ville de Jacques-Cartier s'y opposa farouchement. Le docteur Jacques Ferron s'y opposa aussi vigoureusement. Le gouvernement provincial s'opposa finalement à cette demande, mais Roland Therrien, qui remplaça Jean-Paul Tousignant comme conseiller municipal de ce quartier, devint maire de Jacques-Cartier en 1966 et fut l'artisan, en 1969, avec Marcel Robidas, du regroupement des villes de Jacques-Cartier et de Longueuil.



Conseillers municipaux en grève

Grosse manchette dans les journaux du mois de novembre 1913. Quatre conseillers municipaux de Longueuil font la grève depuis au moins un mois à savoir : Arthur Vincent, Henri Mongeau, Élie Dubuc et Jean Simon. L'autre moitié des conseillers siège ce qui fait que 50 % des conseillers sont présents, mais la législation de l'époque n'accordait pas au maire le droit d'être inclus dans le quorum. Impasse totale. Les quatre conseillers dissidents refusaient de se présenter à l'hôtel de ville et exigèrent de nouvelles élections. Finalement, un citoyen perdit patience. Louis Masson demanda par le biais de son avocat, R. Taschereau, un bref de mandamus pour forcer les récalcitrants à réintégrer leurs sièges au conseil. Bon joueur, le citoyen en question leur donna 24 heures. Les conseillers ne se firent pas prier et réintégrèrent leurs sièges.



Caricature de l'époque montrant le maire de Longueuil, Henri St-Mars que les grévistes tentaient d'évincer de son poste.

La Patente ou l'ordre de Jacques-Cartier

La Patente ou l'ordre de Jacques-Cartier constituait l'une des organisations les plus influentes du Québec tant au plan politique que social dans les années 1950. Il s'agissait d'une organisation ultrasecrète, ultranationaliste, conservatrice et de type franc-maçonnerie fondée à Hull, en 1926, pour promouvoir l'avancement des Canadiens français dans les postes de direction. Dans la Cité de Jacques-Cartier, à la fin des années 1950 et au début des années 1960, ce groupe était associé à l'équipe du maire Joseph-Louis Chamberland et possédait l'appui tacite du clergé catholique, notamment du curé Adrien Gamache.

À Longueuil, le noyau se concentrait autour du gérant de la ville, Paul Gagnon. Mais ce fut sans aucun doute Marcel Robidas, futur maire du Vieux-Longueuil qui fut le plus influent puisqu'il fut Grand commandeur de l'Ordre. Les gens qui adhéraient à l'Ordre faisaient le serment de ne jamais divulguer son existence ; c'est pourquoi, malgré sa dissolution en 1965, la plupart de ses membres gardèrent le secret de leur appartenance à ce groupe si longtemps. Marcel Robidas écrivait à propos de l'ordre de Jacques-Cartier : « Il existe évidemment l'Ordre qui se doit de grouper toutes les forces de la nation. C'est en quelque sorte le cerveau qui conduit. Pour conduire en toute sécurité et probité, l'Ordre se doit de rester dans l'ombre. Il groupe un noyau ; ce noyau est le seul espoir, dont parlait le chanoine Groulx sur lequel nous pouvons espérer faire face à l'assimilation américaine.

Coteau-Rouge

La question nous est souvent posée : qu'est-ce que le Coteau Rouge ? Il s'agit du nom d'un des plus vieux chemins et secteur de Longueuil. À l'origine, ce chemin s'appelait Côte Saint-Charles ; il partait du chemin de Chambly et allait rejoindre le chemin de la Côte noire, dans LeMoyne et Saint-Lambert.

Les premières concessions qui datent de 1709-1710 se situent cependant dans le secteur à l'ouest du chemin Tiffin. Les premiers pionniers disposaient généralement de terres de 2 ou 3 arpents par 20. Parmi eux, on retrouvait notamment les noms de Pierre Couillard dit Lajeunesse, Charles Fary dit Laliberté, Guillaume Robidoux, Pierre Gervais, Étienne Achim, Joseph Robidoux, François Achim et Charles Marsille. Des actes notariés datant des années 1720 attribuaient à cette région le nom de Prairie ou Lac des Atocats. Cette appellation était fréquente ; il existe d'ailleurs encore aujourd'hui un Lac des Atocas sur le mont Saint-Bruno. Le 17 novembre 1730, dans un acte notarié de Jean-Baptiste Adhémar « Concession par Madame de Longueuil à François Patenostre », il est clairement indiqué « à l'endroit nommé le Coteau Rouge vulgairement appelé la prairie des Attokas ». Le 30 octobre 1739, un acte notarié de Danré de Blanzay fait référence à « une concession de terre de quatre arpents de front sur toute sa profondeur sans aucun desert sur icelle scise et scitue en la Seigneurie de Longueuil a l'endroit nommé le Costeau rouge ». Les concessions du cœur de Coteau-Rouge sont obtenues dans les années 1716-1717, mais il n'est nullement fait mention de cette appellation. D'après un relevé de 1723, les concessionnaires étaient, en partant du chemin de Chambly et en se dirigeant vers l'ouest, Louis Divelec dit Quimper, Daniel Gélinau, Nicolas Robidou, Joseph Benoit, Léger Bray, Gervais Mallard dit Laverdure, Antoine Lepage dit St-Antoine, Charles Patenaude (fils), Charles Dufaux, Laurent Benoit dit Livernois, Étienne Patenaude et Jacques Dufaux.

La couleur rouge semble donc attribuable aux « atocats » et la légende qui attribuait cette appellation aux « coats » rouges des soldats anglais ne saurait être fondée puisque les actes notariés en font mention bien avant la conquête anglaise. La signification du coteau semble correspondre, d'après les relevés topographiques de cette région, à une zone plus élevée que la côte sur le fleuve.

En 1957, le conseiller de Longueuil-Annexe, Lorenzo Defoy réussit à convaincre la Cité de Jacques-Cartier de modifier le nom du chemin. La rue avait, disait-

on, mauvaise réputation. Il proposa alors Mont-Royal, mais l'idée fut rejetée. On choisit alors le nom boulevard Sainte-Foy, non sans faire allusion au nom du conseiller Defoy. Aujourd'hui, un district électoral, attenant à la rue Sainte-Foy, porte ce nom.



On remarque sur cette carte, adaptée de celle Murray de 1761, que la majorité des maisons du Coteau-Rouge (Sainte-Foy), au centre de la carte, étaient bâties au sud du chemin. Le terrain entre le bord de l'eau et le Coteau-Rouge semblait faire partie d'une zone humide.

Croix de chemin



Collection Hélène Goyette Thuot

Les croix de chemin étaient très répandues en Nouvelle-France. Il s'agissait d'un moyen pour les paroissiens d'affirmer et d'afficher leur croyance religieuse. Souvent, on construisait une croix de chemin pour une faveur obtenue ou pour solliciter la protection divine. La croix de chemin sur cette photo était située près des Halles de Longueuil, sur le chemin de Chambly. On raconte que lors du feu de 1944, qui ravagea une grande partie des fermes du chemin de Chambly, le maire de la municipalité, Joseph Rémi Goyette, déménagea sa croix de chemin de sa grange vers sa maison. La grange brûla, mais pas la maison; il n'en fallut pas plus pour crier au miracle.

La plus ancienne croix de chemin de Longueuil est située devant le 440, chemin de Chambly. Elle était à l'origine située sur le chemin du Coteau Rouge, aujourd'hui le boulevard Sainte-Foy. Il arrive encore quelques fois que certaines personnes fassent le signe de croix ou se recueillent devant le corpus du Christ. On retrouve une croix à l'angle des rues Grant et Benoît. À Boucherville, une croix de chemin, fort bien préservée, est située à l'angle des rues Montarville et de Normandie.

Le couvent de Longueuil

Le couvent est un bâtiment d'architecture néoclassique dont la partie centrale fut construite en 1740 pour Louis Briquet. Joseph Roussel vendit la maison, en 1840, à Alexis Fournier dit Préfontaine (fils) qui la revendit à la fabrique deux ans plus tard. En 1843, un étage y fut ajouté. Profitant de la mauvaise situation financière d'Henri Mongeau, la fabrique acheta, aux enchères, ses propriétés entre le presbytère et le couvent.

En 1844, les fondatrices des sœurs des saints noms de Jésus et de Marie, parmi lesquelles figure Eulalie Durocher ou Mère Marie-Rose, emménagèrent dans l'édifice qui devait servir d'école.

En 1846, la communauté religieuse acquit gratuitement de la fabrique les deux emplacements mis à leur disposition. Une chapelle fut ajoutée au côté ouest de l'édifice principal.

En 1851, une aile pour pensionnaires, conçue par l'architecte Victor Bourgeau, vint s'ajouter à l'extrémité ouest du bâtiment.

Dans le couvent, nombre de pièces d'origine ont été préservées telles que la rampe de l'escalier, en frêne, face au vestibule, ainsi que le maître-autel et les balustrades du jubé et du chœur de la chapelle ; d'autres sont conservées comme l'autel de la première chapelle, deux statues offertes par le curé Brassard et une autre par la famille Durocher, de nombreuses chaises, crucifix, et autres objets. Le couvent cessa de dispenser de l'enseignement le 20 juin 1983.

D'autres bâtiments se sont ajoutés par la suite sur le terrain dont le transfert, en 1960, de maison de la Fabrique, lieu de fondation des sœurs et l'ajout de la résidence Saint-André. La maison Daniel-Poirier leur appartient depuis de nombreuses années. Les sœurs possèdent donc deux édifices datant en partie de la Nouvelle-France et un autre, d'esprit français, qui date de 1812.



Photo Olivier Beaulieu, 1930. Collection Michel Pratt.



Inondation et débordement du ruisseau Saint-Antoine devant le couvent

Externat classique de Longueuil

Le 25 mai 1949, M^{gr} Forget, évêque du diocèse de Saint-Jean, autorisait l'ouverture d'un externat classique pour garçons. Les pères Franciscains acceptèrent l'invitation de prendre en charge cette institution.

À la première année d'existence, en 1950, les 32 étudiants recevaient leurs cours à l'étage supérieur de l'église Saint-Jean-Vianney. Après avoir reçu ses lettres patentes du gouvernement du Québec le 27 juillet, l'externat obtint son affiliation à la faculté des Arts de l'Université de Montréal le 9 décembre suivant.

Le 13 septembre 1951, la nouvelle bâtisse de 450 pieds de largeur par 60 pieds de profondeur, située sur le chemin de Chambly, à Jacques-Cartier, était prête pour loger les étudiants d'Éléments latins et de Syntaxe. L'école ne devient officiellement un collège classique que le 24 septembre 1952. Elle comprenait notamment 10 classes, une chapelle et un auditorium. Le bâtiment coûta plus de 2 500 000 \$. Le gouvernement provincial accorda un premier octroi de 400 000 \$ en 1954 et un second de 300 000 \$ en 1963.

L'inauguration officielle, par M^{gr} Gérard-Marie Coderre, eut lieu le 2 novembre 1952. Le premier recteur entra en fonction le 25 août 1953. La première promotion des bacheliers eut lieu au mois de juin 1958. En 1962, l'externat accueillait 361 étudiants.

Un ciné-club y a divertie toute une génération de jeunes, les samedis après-midi, dans les années 1950 et au début des années 1960.

En 1965, on ajouta le pavillon Le Caron, construit par la compagnie Omega, selon les plans de la firme Larose, Laliberté et Petrucci. En 1967, suite aux recommandations du rapport Parent, l'Externat devint le Collège d'enseignement général et professionnel Édouard-Montpetit, qui dispense l'enseignement à plus de 20 000 personnes annuellement.



École secondaire Gérard-Filion

L'école secondaire Gérard-Filion célèbre cette année son 40^e anniversaire de fondation. Les bâtiments avaient été construits par l'entreprise Désourdy selon les plans de l'architecte Marc Cinq-Mars.

À son ouverture officielle, au mois de janvier 1964, l'école comprenait deux ailes jumelées de 24 classes chacune; l'une pour les filles et l'autre pour les garçons. Les services de la cafétéria, de la bibliothèque, de l'auditorium et de l'administration étaient mis en commun. Les élèves avaient déjà commencé leurs cours au mois de septembre 1963 dans ce qui devenait la première école régionale du Québec. L'école connut une progression significative des inscriptions. Au mois de septembre 1963, elle comptait sur 1 400 élèves, en 1965 sur 4 200 et en 1967 sur 5 400. En 1965, les élèves fondent leur association.

En 1966, l'école commence à offrir des cours aux adultes. En 1967, on doit construire une nouvelle section. L'année suivante l'école devient officiellement la première polyvalente du Québec mais sa clientèle commence à se stabiliser à 3 600 élèves et 210 professeurs. L'école fut nommée en hommage à celui qui en fut le concepteur, Gérard Filion, ancien rédacteur en chef du quotidien *Le Devoir*.



Écoles disparues

L'école Caroline ou Hazel-Cross. C'était une école protestante de quatre classes, construite en 1922, sur la rue Caroline, du côté est, tout près de la rue Saint-Laurent, dans le Vieux-Longueuil, au coût de 20 500 \$. On qualifia aussi cette école de « Modern School ». Elle remplaçait l'école établie dans une vieille maison, sur le même terrain, mais avec accès au chemin de Chambly, achetée 7 000 \$ en 1916. Le bâtiment de l'ancienne école fut démoli en 1931 par la Ville de Longueuil. L'école Caroline devint, en 1959, l'école Hazel-Cross, en l'honneur d'une enseignante exceptionnelle qui mit fin, en 1962, à une carrière d'une quarantaine d'années au service de la communauté anglophone de Longueuil. Le bâtiment fut acquis par la Ville de Longueuil en 1973 et détruit dans la foulée de la rénovation urbaine. Aujourd'hui ce sont les logements sociaux Oasis qui la remplacent.

L'école Saint-Isidore. C'est au 3055, chemin de Chambly, entre les boulevards Des Ormeaux et Roberval, dans le secteur sud de la paroisse du Sacré-Cœur-de-Jésus, que fut construite en 1904, au coût de 1 547 \$, cette école, en remplacement de la précédente, construite en 1856, vendue aux enchères. La particularité de ce genre d'école, où l'on enseignait aux enfants du cours primaire dans une même salle, consistait à permettre à l'institutrice de résider en permanence dans l'édifice, à certaines conditions. La Commission scolaire ne chargeait aucun loyer et défrayait même les coûts d'éclairage et de chauffage. En contrepartie, l'institutrice devait entretenir adéquatement la résidence. À la fin des années 1950, l'école reçut une partie du surplus des élèves de la paroisse du Sacré-Cœur-de-Jésus. De 1964 à 1966, elle ne reçut que des classes de maternelle, puis l'édifice fut démoli.

La première école Saint-Jean-Baptiste. Une première école fut construite à Montréal-Sud par Denis Larivée, au coût de 3 200 \$, sur la rue Victoria, aujourd'hui Saint-Laurent, en 1903, selon les plans de l'architecte Maurice

Perreault, ancien maire de Longueuil et député provincial. Il fallut cependant construire un bâtiment de bois à côté de l'école pour y loger les toilettes. Les sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie en prirent la direction à partir de 1907. Elle servit d'église catholique et possédait d'ailleurs un clocher, dont la cloche fut donnée par Antoine Racicot. L'école fut bénie le 25 octobre 1903.

Les frères de l'Instruction chrétienne remplacèrent, en 1948, les sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie qui allèrent enseigner à la nouvelle école Jean-Lequin. Dès l'année suivante, ils durent se résoudre à enseigner temporairement à l'école Jean-Lequin puis, en 1950, dans les baraques de l'armée, à l'emplacement actuel de la Place Longueuil, qui logèrent alors dix classes dont deux anglaises. L'école, située près de l'entrée du pont Jacques-Cartier, fut démolie au mois d'avril 1958.

L'école Sainte-Marie. Cette école fut construite en 1885 par Joseph Aubertin. Elle était située au 1222, chemin du Coteau-Rouge, aujourd'hui le boulevard Sainte-Foy, dans le secteur de la paroisse de Notre-Dame-de-la-Garde. En 1904, on y ajouta un vestibule et on modifia le second étage pour y loger l'institutrice. D'une seule classe, elle en avait deux lorsque les anglophones ont commencé à la fréquenter en 1954. Elle fut démolie en 1965.



École Caroline ou Hazel Cross



École Saint-Isidore



École Sainte-Marie



École Saint-Jean-Baptiste

Écoles disparues 2

Longueuil High School ou Model School

Cette école protestante, également connue sous le nom de « Longueuil High School » et construite en 1903, au coût de 18 700 \$, était située à l'emplacement de l'actuelle Place Longueuil. En 1945, l'école fut achetée 25 000 \$ par le gouvernement fédéral qui possédait une base militaire dans le secteur.

École Saint-Charles

Cette école fut construite en 1926, au coût de 10 000 \$ et était situé sur le chemin de Chambly à l'angle nord-est du boulevard Curé-Poirier. Elle disposait d'un balcon au-dessus de l'entrée principale et un moulin à vent fut même installé sur son toit pour y pomper l'eau. Avant la construction de l'église Saint-Charles-Borromée, en 1942, les gens assistaient à la messe dans cet édifice. De 1931 à 1957, la direction de cette école pour filles fut confiée aux sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie. En 1957, les garçons remplacèrent les filles, puis au milieu des années 1960, l'édifice devint un centre administratif. Le bâtiment fut détruit en 1974 pour permettre l'agrandissement du boulevard Curé-Poirier.

École Sainte-Rose

Cette école élémentaire sur la rue Labonté. Dans le secteur de la paroisse de Saint-Antoine, fut ouverte en 1922. Il y eut, dès la première année, une classe réservée aux anglophones et, en 1956, il y avait trois classes anglaises. En 1958, la clientèle anglaise fut déménagée à l'école François-de-Bienville. La première version de l'école ne contenait qu'un seul étage qui s'avéra rapidement insuffisant. Un second étage, comprenant quatre classes supplémentaires, fut donc construit en 1923. Ce sont les sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie qui y avaient la charge de l'enseignement. En 1946, une annexe fut construite par Gaspard Archambault au coût de 103 137 \$, selon les plans de l'architecte Marc Cinq-Mars. L'école fut bénie par M^{gr} Anastase Forget en 1949. En 1952, l'école comptait 438 élèves et en 1958, elle offrait des cours aux garçons, de la première à la cinquième inclusivement, et aux filles, de la première à la neuvième année inclusivement. L'école fut fermée et vendue à la Ville de Longueuil en 1975, démolie en 1976 et remplacée par un centre d'accueil pour personnes âgées, la maison Sainte-Rose, construite selon les plans de l'architecte Roméo J. Desjardins et inaugurée le 9 juin 1980.



École Saint-Charles

École Saint-Georges

L'école Saint-Georges, aussi nommée Académie Saint-Georges à ses débuts, fut construite à l'automne 1913 par Guertin et Bouchard, selon les dires d'Alfred Préfontaine. Cette école pour jeunes filles comprenait 16 classes et était administrée par les sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie. À la suite d'une demande du Club ouvrier de Longueuil, on y implanta une école du soir en 1920, mais elle mit un terme rapidement à ses activités, faute d'inscriptions.

En 1922, la classe anglaise fut transférée à la nouvelle école Sainte-Rose. En 1950, l'école fut agrandie au coût de 150 200 \$ par la firme L.-P Thériault, selon les plans de l'architecte Marc Cinq-Mars, et sa construction fut terminée le 4 avril 1952. En 1962, une annexe, baptisée « école Saint-Antoine » y fut ajoutée, et c'est à ce moment que l'école Saint-Georges changea de nom pour celui de Saint-Antoine.

Des condos ont remplacé cet immeuble.



Frère Marie-Victorin

Des automobilistes empruntent régulièrement le boulevard Marie-Victorin ; les propriétaires envoient le paiement de leurs comptes de taxes à la Commission scolaire Marie-Victorin. Qui était ce personnage ?

Le frère Marie-Victorin est né en 1885 à Kingsey Falls, sous le nom de Conrad Kirouac. Il fit ses études primaires à l'école Saint-Sauveur de Québec et ses études secondaires à l'Académie commerciale, administrée par les frères des Écoles chrétiennes. Il grossit les rangs de cette communauté religieuse en 1901. Après avoir enseigné à Saint-Jérôme et à Westmount, on lui assigna, de 1904 jusqu'au début des années 1920, un poste au Collège de Longueuil où il fonda le Cercle La Salle. Il enseigna par la suite au département des sciences de l'Université de Montréal. Le Jardin botanique de Montréal vit le jour au cours des années 1930, grâce à ses efforts. Il est l'auteur de *La flore laurentienne* (1935) et des *Récits laurentiens* (1919). Il fut enterré en 1944 au cimetière de la Côte-des-Neiges, alors qu'un monument, datant de 1954, au Jardin botanique de Montréal, rappelle cet important personnage de notre histoire.

Même si sa présence active à Longueuil ne dura guère qu'une vingtaine d'années et qu'elle se résumait alors surtout à l'enseignement dans un collège pour garçons, il n'en demeure pas moins qu'il exerça une influence considérable sur ceux qui l'ont connu. Sa renommée comme auteur et botaniste commençait à peine à se manifester lorsqu'il quitta Longueuil. Le frère Marie-Victorin fut un personnage dominant de l'histoire du Québec.



Wikipédia

Tenue vestimentaire des Frères

La photo ci-contre paraîtra anodine aux personnes de plus de 40 ans, mais elle soulignera aux plus jeunes que les enseignants n'ont pas toujours suivi le même code vestimentaire qu'aujourd'hui. Les communautés religieuses jouaient un rôle de premier plan dans l'enseignement. Les Frères, pour les garçons, et les Sœurs, pour les filles. Sur la photo, on y voit des frères de l'Instruction chrétienne. Pas question de jeans ni de complet. Cette longue soutane n'était pas sans causer de problèmes lorsque les Frères se déplaçaient à bicyclette, qu'ils marchaient dans la neige ou qu'ils voulaient jouer au hockey. Le port de la croix, à la hauteur de la poitrine, était aussi de mise.

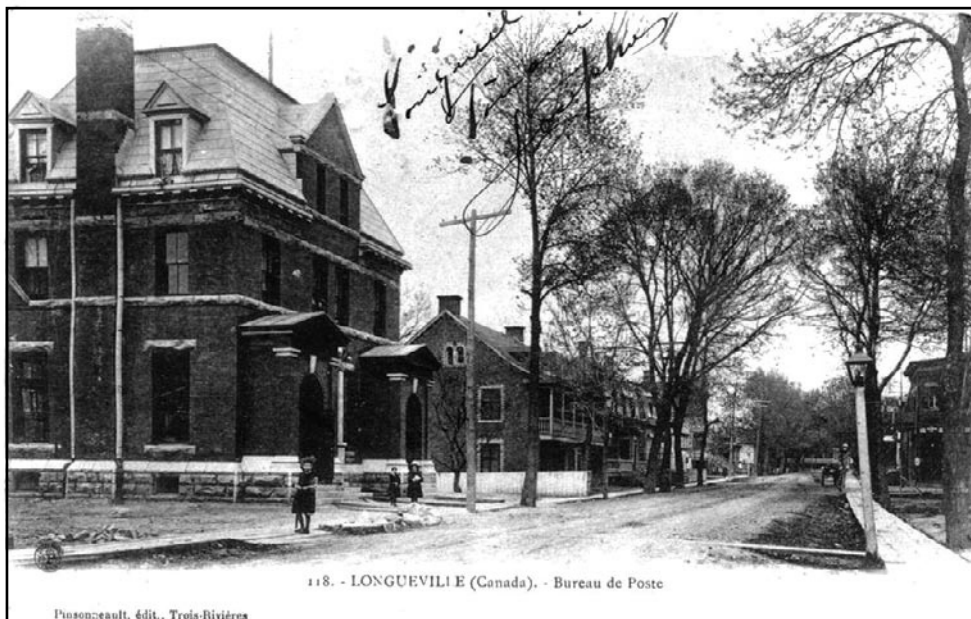


Avant l'autoroute René-Lévesque (la 132)



Du début de la colonisation, en Nouvelle-France, jusqu'à la fin des années 1950, les Longueuillois avaient toujours eu un accès direct au fleuve Saint-Laurent. De belles villas avaient été construites sur le parcours du bord de l'eau. On voit ici à quel point le chemin Riverside Drive, à Saint-Lambert, était près du fleuve. On y voit d'ailleurs très distinctement une partie de l'île Sainte-Hélène. Puis il y eut la construction du mur de béton contre les inondations à Longueuil au début des années 1950, la construction de la voie maritime à la fin des années 1950, à Saint-Lambert, et surtout la construction de la route 3, aujourd'hui la 132, au début des années 1960. L'autoroute allait couper à jamais l'accès direct aux rives, augmenter considérablement le bruit et couper la vue du fleuve aux propriétaires installés sur les rues Riverside ou Bord de l'Eau.

Bureau de poste



En 1904, on avait construit ce magnifique bâtiment dont les Longueillois étaient particulièrement fiers; l'architecture des bureaux de poste constituait souvent un point de référence pour mesurer l'importance d'une ville. Au moment de la prise de la photo, ci-haut, le cadran n'avait pas été encore installé au fronton supérieur. Le Collège de Longueuil n'apparaît pas sur la photo; il sera construit un peu plus au sud, en 1908. Les rails pour les tramways feront leur apparition en 1910, les trottoirs de bois seront remplacés par des trottoirs en ciment et les réverbères à l'huile, comme celui à droite de la photo, seront appelés à disparaître.



Maison Rollin-Brais

Cette maison est la première qui fit l'objet d'une véritable politique de sauvegarde patrimoniale au début des années 1970.

Cette maison de pierres des champs daterait de 1799, mais André Birtz Desmarteaux, qui l'occupa de 1801 à 1814, changea considérablement l'intérieur de cette maison pour la transformer en boutique de forge. Il en fut de même pour les Rollin qui l'occupèrent de 1814 à 1912. Alexis Rollin (père) la transforma pour y aménager une auberge, et le médecin Alexis (fils) pour y loger plus d'une famille. La famille Brais (Joseph Émilien puis Alice Gareau Brais) en fut les propriétaires de 1912 à 1973 alors que la Ville de Longueuil s'en porta acquéreur. La maison située fut rénovée selon plans de l'architecte Jacques Béique (au coût de 87 000 \$) et officiellement inaugurée le 21 juin 1982. Le local fut occupé, jusqu'en 1994, par la Chambre de commerce de la Rive-Sud. La Société d'histoire de Longueuil occupa aussi brièvement le second étage.

Son aspect a bien changé. On a ajouté de petites fenêtres qui n'existaient pas et on a enlevé une fenêtre du côté droit de la porte. De plus, le toit n'a plus la même envergure.



Maison Hérroux

La mobilisation pour la préservation du patrimoine bâti est un phénomène relativement récent. La première mobilisation importante dans le Vieux-Longueuil eut lieu en 1957 lorsqu'un groupe tenta vainement de sauver la maison Hérroux.

Située à l'angle du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles, la maison avait été construite en 1831, sur les lieux mêmes de l'ancien manoir de Charles Le Moyne ; elle servit alors de presbytère.

Dans les années 1950, elle fut habitée par Eugène Hérroux, puis achetée par la Ville de Longueuil au coût de 25 000 \$ pour y installer un musée. Une volte-face de l'administration du maire Paul Pratt reconsidéra le projet, malgré l'annonce d'une subvention du gouvernement du Québec. La Chambre de commerce demandait l'élargissement du chemin de Chambly et, conséquemment, la démolition de cette maison.

À la suite de deux référendums et malgré les protestations de la nouvelle Société historique de Longueuil, la maison fut détruite en 1958 et le terrain fut vendu 35 000 \$ à la Banque d'épargne, aujourd'hui la Banque Laurentienne, qui y emménagea une succursale, sous la gérance de Jean Mercure, et le musée historique Charles-Le Moyne, sous la direction d'Odette Lebrun. La banque musée fut inaugurée le 10 mars 1963.





Photo d'Olivier Beaulieu, 1928. Collection Michel Pratt.



Photo par Michel Pratt

Le Foyer Saint-Antoine

La rue Saint-Charles réserve mille et un plaisirs à ses visiteurs; découvrez cette semaine le foyer Saint-Antoine.

Le foyer Saint-Antoine, que certains appellent simplement le 150 Grant, ou encore par son nom relativement récent, la maison Gisèle-Auprix-Saint-Germain, est un bâtiment imposant. La vocation de l'édifice a toujours servi des causes éducatives et sociales.

En 1852, Charles William Grant, baron de Longueuil, concéda un terrain à la commission scolaire de Longueuil, qui y construit une école. Le premier édifice fut vendu, dès 1855, à la Société évangélique de la Grande ligne qui y administra un pensionnat pour jeunes filles de confession protestante. En 1871, le notaire Joseph Goguet s'en porta acquéreur pour en faire don au curé Thibault, de la paroisse Saint-Antoine, à la condition d'y fonder un centre pour personnes âgées. En 1876, les sœurs Grises héritèrent de cette institution et y firent des modifications l'année suivante, selon l'architecte Victor Bourgeau. En 1901, d'autres modifications lui conférèrent son apparence actuelle. Maurice Perrault, ancien maire de Longueuil, fut notamment l'architecte de la chapelle. Les sœurs Grises y dispensèrent l'enseignement et y administrèrent un orphelinat, mais le Foyer conserva toujours sa vocation première de centre pour personnes âgées. Le nom d'« Hospice Saint -Antoine » fut modifié en 1953 pour de celui de « Foyer Saint-Antoine ».

Vers 1970, le Foyer passa sous le contrôle du ministère des Affaires sociales ; cette intervention, jumelée à la désaffectation religieuse, accélérèrent les événements. Les sœurs Grises quittèrent les lieux au tout début des années 1980. L'édifice devint inoccupé, en 1988, lorsque le Centre d'accueil René-Lévesque fut ouvert. Des investisseurs achetèrent l'immeuble après que les sœurs Grises eurent obtenu de faire annuler, par le gouvernement du Québec, la condition initiale du donateur Goguet. À la suite de certains déboires des promoteurs et à la résistance d'un groupe de citoyens, les sœurs Grises en reprirent possession et le donnèrent en 1992, à la corporation des bienfaiteurs du 150, Grant, à la condition que l'édifice et ses dépendances servent exclusivement à des fins « charitables, sociales et culturelles compatibles avec les fins poursuivies généralement par la donatrice ». Le complexe regroupe diverses associations, dont l'Association de la sclérose en plaques Rive-Sud.

Le hangar des Oblats

La rue Saint-Charles offre mille et un attrait. En voici un: le hangar des Oblats. Juste en face de la maison Chaboillez, ou de biais à la cathédrale Saint-Antoine, on peut observer un beau bâtiment de pierres plutôt étroit, mais profond. Il est plutôt surprenant d'apprendre qu'il s'agissait, au point de départ, du hangar de la communauté des Oblats qui occupait la maison Chaboillez dans les années 1840.

À la fin des années 1840, le bâtiment fut allongé, comptait 24 pièces, et adopta une vocation commerciale. Il logea pendant quelques années le magasin général L'Espérance et le bureau de poste du Vieux-Longueuil.

Certains se souviendront dans les années 1970 d'un antiquaire et d'autres de la galerie Georges-Dor.



Collection Société historique et culturelle du Marigot

La maison Chaboillez

L'un des plus beaux bâtiments du Vieux-Longueuil est certes la Maison Chaboillez. Si cet édifice a aujourd'hui une vocation commerciale, ce n'en fut pas toujours le cas.

Premier bâtiment à l'ouest de la cathédrale Saint-Antoine, sur la rue Saint-Charles, cette maison caractérisée par une fenestration palladienne en pignon et, selon la firme Pluram, « une chaîne harpée en pierre de taille, posée aux angles », fut construite, en 1815, par le curé de la paroisse Saint-Antoine, Augustin Chaboillez. Celui-ci la céda à sa nièce, l'épouse d'Olivier Berthelet. Le terrain avait été concédé au curé le 9 juin 1812. Elle fut ensuite cédée à la communauté des Oblats, en 1842, et servit de noviciat jusqu'à leur départ en 1849. La commission scolaire fit l'acquisition de la maison et la revendit, en 1854, à la fabrique de Longueuil. De 1855 à 1910, l'immeuble servit de collège et de 1910 à 1949, de presbytère.

De 1944 à 1960, elle logea la Caisse populaire de Longueuil, puis devint, en 1966, la Maison des œuvres, en 1969, la Maison des jeunes et en 1970, les Ateliers du Vieux-Longueuil. Rénovée en 1980, elle fut par la suite occupée par une agence immobilière, des bureaux d'avocats, d'architectes et d'ingénieurs.



Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.

Bibliothèques

Une bibliothèque fut mise sur pied par le curé Louis-Moïse Brassard en 1847 dans une petite maison sur le chemin de Chambly, à côté du presbytère, à l'emplacement de l'actuelle Banque Laurentienne. La maison et sa bibliothèque furent ensuite déménagées sur la rue Saint-André, puis la bibliothèque alla au Collège de Longueuil, sur la rue Saint-Charles. Une bibliothèque des jeunes fut fondée le 23 janvier 1951 et inaugurée le 26 avril 1951 dans un local accordé par la fabrique, situé dans la maison Chaboillez. Cette bibliothèque, conçue par l'École des parents de Longueuil, fut dirigée par Jeanne Robert. Elle possédait plus de 2 000 volumes et ouvrait ses portes le samedi après-midi. Gertrude Gosselin assumait aussi sa gestion jusqu'à l'ouverture de la bibliothèque du Centre culturel Jacques-Ferron, en 1968, au carré Isidore-Hurteau.

En 1956, une bibliothèque communautaire fut fondée à Saint-Pierre-Apôtre. Située dans l'école Catherine-Primot, elle était dirigée par madame Massip. En 1963, Laurence Dion aménagea une bibliothèque pour enfants dans le secteur de Sainte-Louise-de-Marillac.

La bibliothèque Jeanne-Cypihot, alors située au 1255, rue Beauregard, était une des rares bibliothèques taillées sur mesure pour les handicapés visuels ; elle disposait de plus de 15 000 volumes, ce qui la classait au second rang mondial des bibliothèques françaises dans sa catégorie.

En février 1975, une succursale de la bibliothèque du Centre culturel Jacques-Ferron, comprenant 10 000 volumes, fut ouverte à la Place Désormeaux. Il s'agissait de la première bibliothèque au Québec à être aménagée dans un centre commercial. En 1981, la bibliothèque déménagea dans des locaux plus grands. En 1978, la succursale Claude-Henri-Grignon, au 1660, rue Bourassa, fut construite au coût de 600 000 \$. La bibliothèque fut officiellement inaugurée le 11 juin 1979.

En 1988, la Ville de Longueuil conclut une entente avec le Collège Édouard-Montpetit qui permettait l'accès aux deux bibliothèques à partir du 29 février 1988. La bibliothèque se dota de succursales à Fatima, à l'école Joseph-de-Sérigny, au parc Raymond et à l'école Louis-de-Frontenac. Lors de la transformation de cette dernière école qui devint l'école Jacques-Ouellet, la bibliothèque

communautaire fut transférée à l'école Hubert-Perron, au 1100, rue Beauregard. La succursale du parc Raymond ferma ses portes le 13 janvier 1996, mais la Ville, après une entente avec la Commission scolaire de l'Eau-Vive en ouvrit une nouvelle à l'école Saint-Jean-Baptiste au mois de mars 1996.

En 2004, on procéda à l'ouverture de la bibliothèque Georges-Dor qui remplaçait celle établie à la place Desormeaux.

En 2011, on inaugura la bibliothèque Raymond-Lévesque, située sur le boulevard Cousineau.



Wikipédia

Baraques de l'armée



Au cours de la Seconde Guerre mondiale, l'Armée canadienne installa un campement militaire à Montréal-Sud. En 1941, cette ville ne comptait que 1441 habitants. Les installations comprenaient non seulement des logements pour les soldats, mais également un hôpital militaire, des bureaux administratifs et une cantine. En 1946, des squatters habitèrent les lieux et, au début des années 1950, plusieurs baraques furent déménagées dans la ville de Jacques-Cartier pour y construire des églises comme celles de Saint-Vincent-de-Paul, de Saint-Pie X, de Saint-Jude et de Saint-François-de-Sales. Les installations militaires occupaient un terrain aujourd'hui occupé par la Place Longueuil et s'étendaient presque jusqu'aux entrées du pont Jacques-Cartier. On avait baptisé ce camp du nom de Jacques-Cartier, mais on utilisa aussi celui de District Depot N° 4. Comme le démontre bien la photo, les militaires, posés en tenue estivale, étaient fort nombreux. L'ancien maire de Longueuil, Marcel Robidas, y séjourna quelques jours.

Gares

Y aura-t-il une nouvelle gare à Longueuil? On se pose encore la question. Longueuil fut un important centre ferroviaire, entre 1849 et l'ouverture du pont Victoria à la circulation des trains, le 12 décembre 1859. Le terminus du Grand-Tronc était situé en bordure du fleuve, à proximité de la rue Joliette, dans le Vieux-Longueuil. Il y avait une station en bois d'été et une station d'hiver. Les installations étaient impressionnantes ; il y avait en outre deux ateliers en brique, une fonderie, un atelier de peinture, 7 remises, une école, 5 maisons de briques pour les administrateurs.

Lorsque le Grand-Tronc mit fin à ses activités à Longueuil, il fallut attendre l'arrivée de la compagnie du Sud-Est qui fit construire une luxueuse gare en brique ; lors de sa fermeture, en 1887, les installations de la compagnie (hangars, remises) furent détruites par la débâcle. On a la quasi-certitude que l'hôtel de la gare était située dans l'édifice des 152-160 boulevard Quinn.

La gare la plus utilisée fut celle de la ligne Montréal-Sorel, plus tard du Canadien National, construite en 1885, entre les rues Grant et Caroline, au sud de la rue Guillaume. L'emplacement de cette gare fut d'ailleurs acheté du ministère des Transports par la Ville de Longueuil. Il y eut une autre gare, à la même hauteur, entre la rue Labonté et le boulevard Quinn, mais elle fut peu utilisée et fut détruite par un incendie en 1887. Il y eut finalement celle de Montréal-Sud au coin des rues Washington, l'actuel boulevard Desaulniers, et Sainte-Hélène.



Gare entre les rues Grant et Caroline. *Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.*

Pratt & Whitney (United Aircraft)

La Pratt & Whitney Canada est le plus gros employeur du secteur privé à Longueuil. La majorité de ses 9000 employés travaillent à Longueuil. Profitant de la proximité de l'aéroport de Saint-Hubert, la compagnie américaine Pratt & Whitney, fondée en 1860 par Francis A. Pratt et Amos Whitney, fabricants de machines-outils, et devenue en 1925 la Pratt & Whitney Aircraft, décida d'ouvrir une filiale spécialisée dans la vente et le service après-vente de moteurs d'avions Wasp. La maison mère était située à Hartford, au Connecticut.

Les débuts, au mois d'août 1928, furent donc modestes avec à peine six employés. Le conseil d'administration était composé de quatre Américains, dont le président de la nouvelle United Aircraft, Fred Rentschler, et cinq Canadiens, dont le président de la Dominion Engineering, G. Herrick Duggan. C'est cependant le Montréalais James Young qui fut le principal artisan de la création de la Pratt & Whitney Canada. La compagnie construisit sa plus importante usine à Jacques-Cartier, en 1951, et créa un service d'ingénierie tout en commençant la construction, sous licence, de moteurs à piston.

À partir de 1955, la Pratt & Whitney devint progressivement la principale usine de la construction des moteurs à piston de la United Technologies Corporation, la maison mère. En 1963, la compagnie mit au point la première turbine à gaz et il en résulta la construction du moteur PT6 qui accapara une très grande partie du marché de l'aviation générale.

En 1966, elle ouvrit une nouvelle usine à Saint-Hubert pour la construction des hélicoptères Sikorsky (la compagnie possède un héliport, à l'extrémité nord de son usine n° 2, rue d'Auvergne). Elle loua également à la Ville de Longueuil l'ancien dépôt d'armements (R.C.N.A. Depot) situé au 505, rue d'Auvergne (la Ville vendit ce bâtiment en 1979 à Bert J. Cohen pour la somme de 1 100 000 \$). La compagnie comptait 500 employés en 1950 et 5 300 en 1974, année où elle connut un des conflits de travail les plus importants de l'histoire du Québec avec le Syndicat des travailleurs unis de l'automobile. Son nom était alors United Aircraft; elle redevint ensuite la Pratt & Whitney Canada et s'impliqua dans plusieurs projets de la communauté, notamment ceux des sociétés historiques et culturelles. En 1984, elle introduit le PW100, un turbopropulseur prisé par les avions de transport régionaux. En 1991, la compagnie investit 12 millions de dollars dans la construction d'un nouveau complexe dans le parc industriel de Longueuil.

La compagnie est aujourd'hui un des leaders mondiaux dans la construction de moteurs à turbine à gaz de petite et moyenne puissance pour avions.



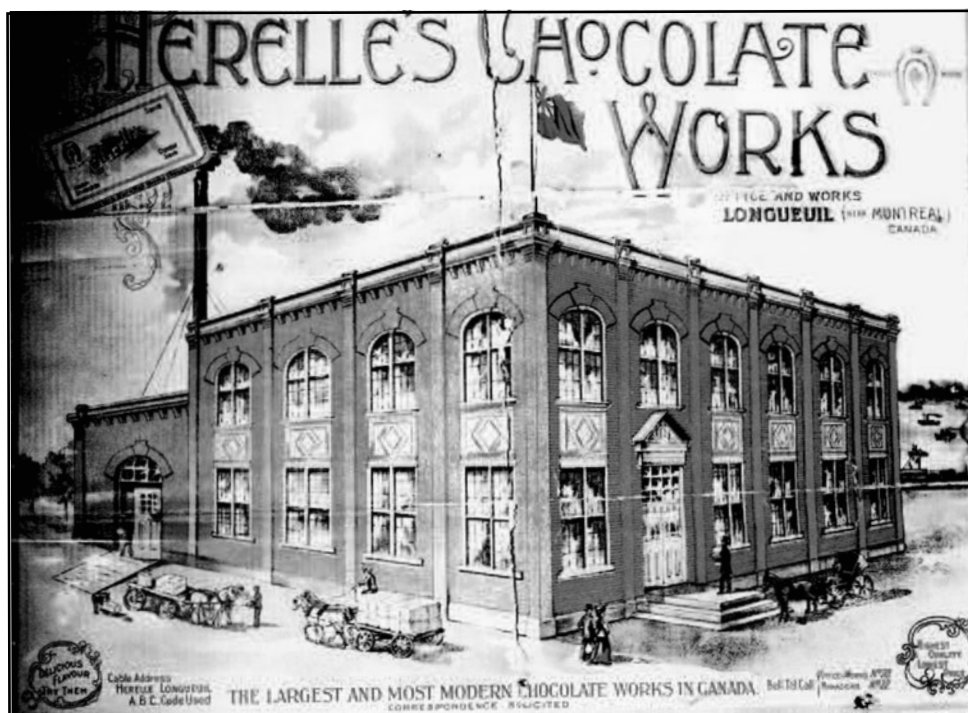
Laissons Sullivan et Milburry, auteurs de l'histoire de la compagnie, livrer le secret de cette photographie truquée maintes fois publiée : « Les premières photos en 1929 montrent l'usine de P & W C, arborant une grande enseigne sur le toit. En fait, la raison sociale n'était pas indiquée ; la photo avait été soigneusement retouchée ».

Chocolaterie D'Hérelle

Longueuil possédait sur le chemin de Chambly l'une des plus importantes chocolateries du Québec. En effet, une chocolaterie appartenant à la famille d'Hérelle, « The Herelle's Chocolate Works », sur le chemin de Chambly, en face du cimetière Saint-Antoine, fut en opération, mais à peine deux ans (1899-1901). Son propriétaire Daniel d'Hérelle (1876-1938) résidait rue Saint-Charles. Il exploitait cette entreprise avec son frère Félix Haerens d'Hérelle (1873-1949), célèbre virologiste. Cette usine fut achetée par William Alexander Mitchell, un homme d'affaires de Toronto.

En 1914, l'édifice est aménagé pour accueillir un studio de cinéma, géré par la Dominion General Film Corporation. En 1929, l'Anglo Canadian Clothing s'y installa, mais ne put résister à la crise économique et ferma en 1932.

Joseph Labonté en fit l'acquisition en 1939 et y développa une importante entreprise de criblage du trèfle et de graines de semence. En 1975, Jean Labonté accéda à la présidence de la compagnie. En 1984, un conflit de travail entraîna un lock-out et la fermeture du comptoir de services, la compagnie décidant de n'opérer qu'à titre de grossiste.



La Stowell Screw

La Stowell Screw fut fondée en 1916 par James Stowell Parkes. On y fabriquait 8500 sortes de vis. L'entreprise fut d'abord localisée sur la rue Saint-Paul, à Montréal, puis elle déménagea en 1917 sur la rue Saint-Laurent, à Longueuil, entre les rues de Châteauguay et Montarville. En 1927, la compagnie institua un plan d'assurance pour ses employés et, en 1934, elle obtint une exemption de 75 % de ses taxes. En 1937, la compagnie accorda une semaine de congé à tous les employés qui avaient cinq années d'ancienneté. En 1943, cette mesure fut appliquée aux employés qui avaient trois années d'ancienneté. En 1947, des vacances de deux semaines furent accordées aux employés qui avaient 10 ans d'ancienneté. En 1943, on inaugura le dépouillement de l'arbre de Noël et on fit jouer de la musique dans l'usine.

L'ancien maire de Longueuil et député provincial Alexandre Thurber en fut le vice-président. Au décès de son propriétaire, en 1942, l'entreprise fut vendue à M. Boulard. Celui-ci la revendit en 1958 à la Dosco, qui déménagea toute la production à Montréal. Au début des années 1960, le bâtiment était complètement abandonné. On fit même le projet d'y construire la Place Longueuil.

Finalement, c'est le complexe résidentiel le Square qui y fut aménagé.



Le premier pont Victoria



Collection Comité d'histoire Mouillepie

Le premier pont Victoria ne ressemblait en rien à l'actuel. Le premier pont fut construit par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Il s'agissait du premier pont en Amérique du Nord à relier les deux rives d'un grand fleuve. La firme Petro, Brassy et Betts obtint le contrat de construction de ce pont tubulaire. Le pont, d'une seule voie ferrée, fut inauguré au mois de novembre 1859 par Georges-Étienne Cartier. Cette longue boîte longitudinale occasionnait de sérieux problèmes puisque la fumée pénétrait dans les wagons; il fallut donc faire, en 1870, une longue brèche, d'environ 50 cm de large, au toit. Sa construction porta un dur coup à l'économie de Longueuil dont la population chuta alors rapidement; en effet, le terminus de la ligne de chemin fer était à Longueuil avant la construction du pont et les installations ferroviaires étaient fort importantes. En contrepartie, Pointe-Saint-Charles connut un développement majeur.

Cadeaux de Noël

Si la fréquentation de l'église a considérablement diminué à Noël, une chose n'a cependant pas changé : la distribution des cadeaux. De tout temps, les enfants s'émerveillent devant le sapin de Noël et ont peine à dormir en attendant leurs cadeaux. Certains d'entre eux auront rencontré le père Noël pour lui signifier ce qu'ils souhaiteraient bien obtenir. Tous les enfants n'ont pas eu et n'ont pas encore cette chance. Heureusement, des organismes à but non lucratif se chargent d'assurer à ces enfants des moments heureux.

Sur la photo, prise dans la paroisse de Saint-Jean-Vianney, des enfants reçoivent, au début des années 1950, dans un décor très sobre, quelques petits cadeaux. Les Pères franciscains et les sœurs franciscaines se chargent de les distribuer et de fournir aux enfants un soutien moral. Certes, beaucoup d'entre eux n'auront pas reçu ce qu'ils auraient souhaité demander au père Noël, mais ils auront la satisfaction de ne pas avoir été oubliés.



Collection Sœurs Franciscaines Missionnaires de l'Immaculée-Conception

Le verglas

Du 4 au 10 janvier 1998, la Rive-Sud de Montréal connut la pire tempête de verglas de son histoire. Il tomba plus de 100 mm de précipitations de toutes sortes pendant cette période. Spectacle féerique à ses débuts, la scène prit des airs de fin du monde après quelques jours. Les lignes de transport de l'électricité furent rompues et les Montérégiens vécurent dans l'obscurité totale et le froid intense. Dans l'ensemble du Québec, au plus fort de la crise, plus de 1,4 million de foyers furent privés d'électricité.

Cette importante crise provoqua instantanément une solidarité sociale jamais vue depuis la crise économique des années 1930. Des centres d'hébergement furent installés dans des écoles alimentées en électricité par de puissantes génératrices. Ce fut le cas au Centre sportif et communautaire, à Longueuil, où l'on accueillit 2 800 personnes, et à l'école Centennial, à Greenfield Park. Les Forces armées canadiennes, qu'on n'avait pas vues au Québec depuis la crise d'octobre 1970, revinrent en force avec 11 000 soldats, mais cette fois ce fut tant pour veiller à la sécurité que pour aider les employés d'Hydro-Québec et les employés municipaux. Ils s'affairèrent à déglacer la structure du pont Jacques-Cartier, alors fermé à toute circulation.

L'électricité revenue, il fallut déglacer les rues et les trottoirs, ramasser les branches, émonder les arbres, etc. La crise nous a permis de prendre conscience de notre dépendance de l'électricité, mais elle nous a aussi permis de nous rendre compte de l'importance du soutien de nos amis et de notre parenté dans une situation de crise.



Photo Luc Gagnon

Le hockey

Le hockey est certes encore l'un des sports les plus populaires. Dans les années 1920, les membres d'une équipe complète étaient fort peu nombreux soit à peine huit. Pas question de changement de trio à toutes les minutes. L'équipement était très rudimentaire. Le gardien de buts ne portait pas de masque protecteur. Ses jambières étaient très minces; sa mitaine pour arrêter les rondelles était à peine visible. Le hockey se pratiquait à l'extérieur et non dans le grand confort des arénas d'aujourd'hui. Il était alors un sport strictement masculin. On utilisait surtout les patinoires des collèges.

Dans les années 1940, ce sont les compagnies qui finançaient les clubs comme par exemple, l'équipe O. R. Gravel Assurances, ou encore la Laiterie Saint-Alexandre, dans le Vieux-Longueuil. En retour du financement, les joueurs devaient porter un chandail identifiant clairement le commanditaire.

Le hockey a toujours eu un gros impact et fait encore partie de notre culture. Dans les années 1950, les jeunes joueurs rêvaient de devenir un Maurice Richard, dans les années 1960 un Jean Béliveau et dans les années 1970 un Guy Lafleur et dans les années 2000 un Saku Koivu. Ils manifestaient leur admiration en portant le numéro du chandail de leur vedette.

Le moment le plus fort du hockey a été la victoire du Canada contre l'Union soviétique, en 1972, dans la série du siècle. Presque toutes les personnes qui ont plus de 50 ans se souviennent exactement où elles étaient cette journée-là. Si ce n'était pas devant leur télévision, c'était devant celle du voisin ou d'un ami.



Place Longueuil

Ouvert le 2 novembre 1966 à la suite de difficiles négociations entre le propriétaire du *Courrier du Sud*, Jean-Paul Auclair, et le maire de Longueuil, Paul Pratt, pour l'achat du terrain de l'ancien camp militaire Jacques-Cartier, ce centre commercial fut détruit par un incendie le 6 octobre 1979. Reconstitué et agrandi au coût d'environ 10 millions de dollars, il rouvrit ses portes le 8 avril 1981. Doté d'un terrain de stationnement de 1 600 voitures, il disposait de 85 boutiques. La nouvelle construction fut l'œuvre de l'architecte Victor Prus alors que J.-R. Côté Construction fut l'entrepreneur général. Le centre fut géré par la corporation Campeau, copropriétaire de la Place Longueuil. D'autres travaux d'agrandissement et d'embellissement furent effectués en 1987, portant le nombre de magasins à 140.



Carnaval d'hiver

La saison hivernale ne se prête pas à la baignade ni aux randonnées en bicyclettes. Il faut bien trouver un moyen de ne pas s'ankyloser dans son salon. La communauté longueuilloise avait trouvé un moyen d'animer le secteur du Vieux-Longueuil. Au début des années 1960, on sculptait un petit palais de glace dans le parc Saint-Jean-Baptiste, rue Saint-Charles dans le Vieux-Longueuil. Les Longueuillois avaient aussi droit à une réplique du Bonhomme Carnaval de Québec. On voyait de nombreuses personnes se promener avec leur tuque rouge et blanche du carnaval. Il y avait, à l'occasion, un défilé de chars allégoriques, des soirées de danse, des courses en raquettes, etc.

Ces fêtes atteignaient leur point culminant lors du couronnement de la reine, au bal du carnaval. Une fois élue, la reine était invitée à signer le Livre d'or de la Ville puis assumait diverses fonctions de relations publiques comme la mise au jeu de parties de hockey ou de ballon balai. La Jeune Chambre de commerce ou les Clubs Optimistes s'occupaient la plupart du temps de la supervision de ces événements



Collection Fernande Simard (Ville LeMoyne)

Les laiteries

L'industrie laitière fut, à Longueuil, une entreprise importante. La Laiterie Saint-Alexandre était la plus importante du Vieux-Longueuil. En 1923, Isidore et Louis Bouthillier se mirent à distribuer du lait non pasteurisé à un rythme de 20 gallons par jour. L'année suivante, la production passa à 200 gallons par jour puis, en 1926, ils firent ériger une usine du côté est de la rue Saint-Alexandre, à côté de Guérette & frères, près de la voie ferrée. La gestion de cette entreprise familiale fut ensuite confiée à Laurent et Adrienne Bouthillier. Fait à noter, l'étage supérieur de l'entrepôt de la laiterie servit de première chapelle dans la paroisse de Saint-Pierre-Apôtre.

Une autre laiterie, la Laiterie Longueuil, propriété d'Adrien et d'Oliva Baillargeon, concurrençait la laiterie Saint-Alexandre dans les années 1920. Elle était située sur la rue Guillaume, entre les rues Saint-Jean et Saint-Sylvestre. D'autres laiteries, un peu moins connues, ont également opéré à Longueuil: les laiteries de D. Vincent et d'A.M. Vincent de même que l'Union des laitiers de Longueuil.



BAnQ 52327/3074148

Dans l'histoire plus récente, on se souviendra de la laiterie Leclerc, fondée en 1914 à Granby, qui s'installa sur la rue Saint-Charles, près de la Pratt & Whitney, en 1964.

À Saint-Lambert, la laiterie Victoria, fondée par Armand Bourgault en 1927, était aussi connue que la laiterie Saint-Alexandre ; il y eut aussi la laiterie Saint-Lambert.

Opérer une laiterie constituait une opération qui exigeait de nombreuses étapes : réception du lait, analyse, refroidissement, filtrage, pasteurisation, homogénéisation, embouteillage, réfrigération et livraison.



Collection Société historique et culturelle du Marigot



Collection Armand Bourgault

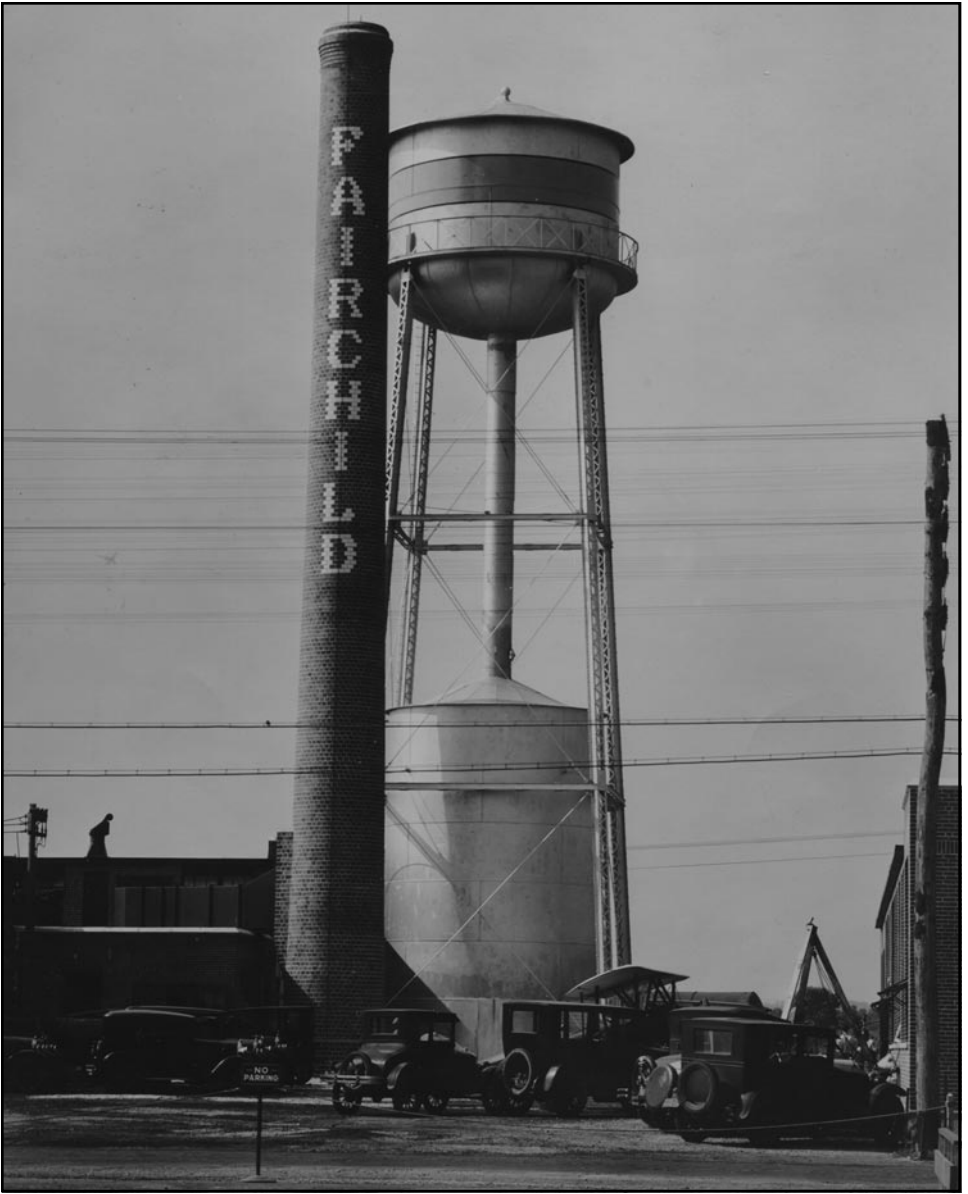
Fairchild Aircraft

Dans les années 1930 et 1940, une compagnie très importante engageait de nombreuses personnes sur la Rive-Sud. La Fairchild dont le siège social se situait à Long Island, dans l'État de New York, ouvrit officiellement ses portes le 5 septembre 1930, sur le chemin du Bord-de-l'Eau, emplacement qu'occupera plus tard la Weston. Même si l'usine, de 38 000 pieds carrés, était située dans les limites de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, ce sont les conditions d'approvisionnement en eau offertes par la Ville de Longueuil, qui avaient milité en faveur du choix de cet emplacement, tout en ne négligeant pas la proximité de Montréal, de l'aéroport de Saint-Hubert et de la compagnie Pratt & Whitney Canada, dont le président, James Young, avait d'ailleurs assisté à l'inauguration officielle de l'entreprise.

Cette firme possédait une base d'hydravions comprenant un kiosque, un chemin de ciment, des grues pour soulever les avions et un yacht pour les réparations. Elle avait également un aéroport de quatre pistes de 1 900 pieds de longueur et de 200 pieds de largeur aboutissant à un cercle de 700 pieds de diamètre..

En 1934, le commandant italien Italo Balbo et sa flotte de 24 hydravions y firent escale. Dans les années 1930, la firme engagea environ 180 personnes. En 1941, le duc de Kent visita l'usine qui fabriquait des bombardiers Bolingbroke. La firme engageait alors plus de 4 000 ouvriers. À la fin de la guerre, la compagnie connut une dure récession ; la tentative de conversion de son usine en une fabrique de maisons usinées n'eut point de succès et elle dut vendre l'édifice à la Weston.





Collection A. Lalumière

Weston

Cette boulangerie, fondée par George Weston en 1882, emploie aujourd'hui plus de 142 000 personnes dans le monde. L'entreprise est demeurée familiale et est principalement gérée par le petit-fils du fondateur, Garry H. Weston.

À Longueuil, la compagnie a acquis des bâtiments de la compagnie Fairchild Aircraft, située sur le boul. Marie-Victorin. En 1947-1948, elle exploita la biscuiterie Interbake et commença l'aménagement d'une boulangerie. Au départ, la compagnie n'occupait qu'une partie de l'édifice. Le 7 mars 1949, elle vendait les premiers pains produits à l'usine de Longueuil et n'employait alors qu'une soixantaine de personnes à temps plein.

La compagnie s'impliqua sur le plan social dans les années 1950 en organisant un dépouillement d'arbre de Noël pour les orphelins du Foyer Saint-Antoine et de la Maison familiale Saint-Joseph.

Sur le plan des relations de travail, en cinquante ans de présence à Longueuil, la compagnie connut un long conflit de travail en 1967 et un autre de 23 jours, se rapportant à la question salariale, en 1971. L'entreprise employait alors 250 femmes sur un total de 375 personnes. Mais au début des années 1980, sur environ 1000 employés, un peu plus du quart seulement étaient des femmes.

En 1981, il y eut une grève de deux mois, de ses employés d'usine, et en 1982, une autre de six semaines, de ses 212 livreurs.

En 1953 Weston doubla sa capacité de production. Elle se mit ultérieurement à la production de « beignes » et confectionnait 2400 douzaines à l'heure en 1983. En 1955, la fabrication des petits pains était entièrement automatisée et, en 1979, la compagnie augmenta sa capacité de production à 3200 douzaines de pains à hot dogs et à hamburgers, à l'heure. En 1984, elle acquit les boulangeries Steinberg.

En 1988, la compagnie vendit sa biscuiterie Interbake à Nabisco Brands et à Culinar et, en 1991, elle mit fin à sa production de desserts. Les nouveaux propriétaires décidèrent alors de déménager toute la chaîne de production à l'extérieur de Longueuil, ce qui entraîna plus de 360 mises à pieds. La compagnie Weston se retrouvant avec des locaux beaucoup trop grands, décida, en 1989,

d'investir 47 millions de dollars dans la construction d'une boulangerie ultra-moderne dans le parc industriel, au 2700 boulevard Jacques-Cartier Est, à la suite d'un échange de terrains avec la Ville de Longueuil.

La compagnie Weston demeure l'un des plus gros employeurs du secteur privé à Longueuil avec ses 500 employés ; seuls la compagnie Pratt & Whitney Canada, avec ses 5800 employés, et le siège social du groupe Jean Coutu, avec ses 800 employés, la devancent.



Photo Graetz Brothers

Fonderies

Il est difficile de croire aujourd'hui que dans le site même du patrimoine du Vieux-Longueuil, il existait un centre industriel. Deux importantes fonderies se faisaient concurrence.

La Fonderie canadienne de Longueuil fut fondée, en 1844, par Isaac Manning et Ezra Wingate, sur une concession qui s'étendait le long de la rue Sainte-Élisabeth, du côté sud-est, de la rue Saint-Alexandre à la rue Grant. Isaac Manning vendit cependant ses parts à son partenaire, dès le début de l'année suivante. William Manning prit le contrôle de la compagnie au début des années 1850. Il était déjà en affaires depuis 1838 à Montréal, où il fabriquait des modèles de poêles assez sophistiqués. Étienne Patenaude en fit par la suite l'acquisition. En 1857, la fonderie fut louée à la compagnie d'Alfred Cusson et de Louis Courtois, mais cette dernière ne dura que quelques mois et fut vendue, en 1858, à Joseph-Louis Vincent. Celui-ci quitta l'établissement en 1861 et s'associa à Louis Courtois pour fonder une nouvelle fonderie, à l'angle des rues Saint-Alexandre et Sainte-Élisabeth. Le docteur Hector Mignault fut propriétaire de la Fonderie canadienne de Longueuil dans les années 1870. Alfred Cusson l'acheta en 1881, mais après avoir transformé le bâtiment, il s'endetta et dut vendre l'établissement à Michel Viger. La fonderie fut ravagée par un incendie le 9 juin 1888.

La Fonderie de Longueuil fut fondée en 1861 par Louis Courtois et Joseph-Louis Vincent. Elle était située à l'angle sud-ouest des rues Saint-Alexandre et Sainte-Élisabeth. D'après les auteurs Jodoin et Vincent " on employa l'un des ateliers de Saint-Lambert... qui avait servi à l'exécution du pont Victoria. " Joseph-Louis Vincent, maître fondeur, se retira de la société dès 1864. Le docteur Gédéon Larocque fit l'acquisition de la compagnie en 1871. Elle passa ensuite à Pierre-Amable Jodoin, puis en 1882, à l'américain Hubert Root Ives, qui avait acquis la City Foundry en 1852. Elle devint, en 1903, la Standard Foundry and Machinery. La fonderie fut démolie en 1926.

Il y eut d'autres fonderies de moindre importance : la Fonderie de Longueuil Dubuc et Brissette, au milieu des années 1870, située rue Guilbault; la Fonderie Elzéar Provost établie rue Saint-Jacques, à l'angle de la rue Sainte-Élisabeth. On y fabriqua, jusqu'en 1910, des produits en acier de marque Select et Royal ; la Forge de Longueuil était située au 102, rue Sainte-Élisabeth, côté sud, entre

les rues Saint-Alexandre et Saint-Jacques, elle subit ses dernières modifications majeures en 1979, puis fut acquise par les Ateliers de Fabrication R.Y Inc. qui y demeurèrent jusqu'en 1987; la Forge Daigneault, fondée en 1918 par Léon Daigneault, à l'angle des rues Sainte-Élizabeth et Saint-Alexandre. On y construisait notamment des charrues pour la Ville de Longueuil. En 1950, le fils de Léon, Raymond, qui avait pris la relève, déménagea l'entreprise sur la



Travailleurs de la fonderie Ives

Fonds Charles-Édonard-Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.



Cécile Benoit, la fille du boulanger Victor Benoit, photographiée devant la Standard Foundry & Machinery dont le bâtiment sur la rue Saint-Élizabeth, près de Saint-Jacques, semble s'étendre à perte de vue. Il s'agissait de l'ancienne fonderie Ives.

Le restaurant Messina (Tabourin, Léo BBQ)

Les exemples de rénovation de bâtiments anciens ne sont pas toujours de bon goût. Mais, rendons crédit au propriétaire du restaurant Messina.

Autrefois une somptueuse résidence en pierres taillées, située à l'angle nord-ouest des rues Saint-Charles et Saint-Jean, elle changea de vocation pour devenir, dans les années 1960, le restaurant Léo BBQ, qui occupait le sous-sol, alors que le bar le Tabourin était au premier étage.

Ces commerces figuraient parmi les plus fréquentés par les jeunes adultes des années 1970. Il n'y avait alors que peu de contraintes sur les affiches publicitaires. Le bâtiment fut en partie incendié en 1966 et, plus tard, un immense tambour de bois vint remplacer les galeries. Le restaurant Léo BBQ devint par la suite le Poséidon, mais la bâtisse fut inoccupée pendant une bonne partie des années 1990. Le nouveau propriétaire a effectué de nombreuses rénovations au bâtiment, sans savoir que les nouveaux plans étaient quasi conformes au plan original.



1913



Vers 2006

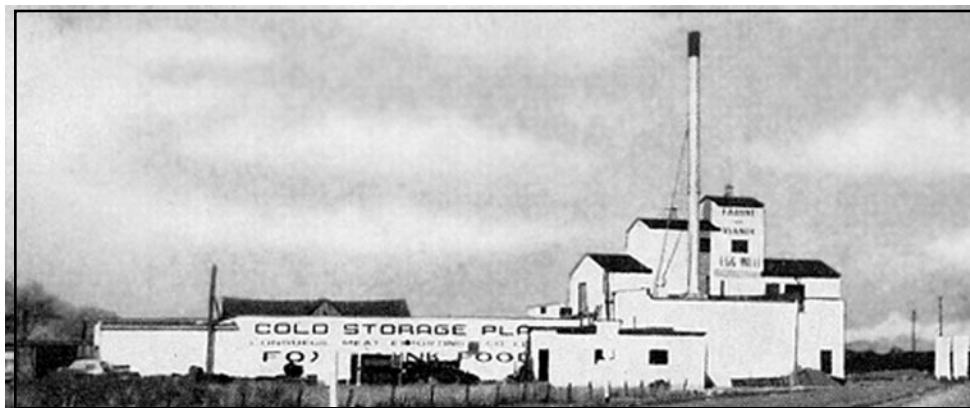


Abattoir de chevaux

Ville LeMoyne ne compte pas beaucoup d'industries dans son histoire, mais les citoyens actuels de ce secteur se souviennent certainement des mauvaises odeurs dégagées par la Longueuil Meat Exporting. D'ailleurs, l'usine étant située non loin de l'hôtel de ville, certains membres du conseil municipal figuraient parmi les premiers à s'en plaindre.

C'est Jack Nyveen, d'origine hollandaise, qui fonda l'entreprise au milieu des années 1930. La viande de cheval n'était pas permise à l'époque et toute sa production était vouée à l'exportation. La viande était entreposée dans des barriques en bois et il y avait de ces barriques qui ne contenaient que des tripes de chevaux. Le Longueuillois Thomas Millette fut actionnaire au début de l'entreprise; il avait investi la somme de 1 000. Il y avait aussi M. Henderson, courtier en produits alimentaires et M. Pesner, un marchand en gros, de la firme Pesner Meat Market.

Sur la photo, l'usine modernisée de la Longueuil Meat Exporting, sur le chemin de la Côte noire.



Banques

Le Vieux-Longueuil était un bien petit village au début du XX^e siècle. Aussi n'est-il pas surprenant qu'avec une population de 2 835 personnes, en 1901, il fallut attendre longtemps avant qu'ils puissent bénéficier de la présence d'une banque sur leur territoire.

La première banque connue fut la banque Ville-Marie, ouverte de 1897 à 1899, sur la rue Saint-Charles, à l'angle nord-est de la rue Grant, sous la gérance de L.-J. Normand.

La Banque de Montréal, fondée en 1817, et implantée à Longueuil le 30 mai 1903, sous le nom de British North America Bank, sur la rue Saint-Charles, à l'angle nord-est de la rue Saint-Alexandre fut la première banque permanente du Vieux-Longueuil. En 1959, elle s'installa dans un édifice à l'allure très moderne, pour l'époque, au 165 (l'actuel 279), rue Saint-Charles Ouest. La banque ouvrit plus tard des succursales à la Place Désormeaux et au 1560, chemin de Chambly.

La Banque nationale du Canada fut implantée en 1912, dans le local de l'ancienne épicerie de Pierre-Zotique Ste-Marie, sur la rue Saint-Charles, près de la rue Saint-Jacques, sous le nom de Banque d'Hochelaga. Cette banque avait été fondée à Montréal en 1874. Après la fusion, en 1924, avec la Banque nationale, fondée à Québec en 1859, la banque adopta, en 1925, le nom de Banque canadienne nationale. Elle fusionna, en 1979, avec la Banque provinciale et devint alors la Banque nationale du Canada. La succursale de Longueuil déménagea, en 1958, dans un nouvel édifice, à l'actuel 160, rue Saint-Charles Ouest, à l'angle sud-ouest de la rue Saint-Alexandre. La banque fut dirigée pendant 20 ans par Joseph-Alfred Lamarre (1935-1955) et pendant 25 ans par Raymond Payette (1955-1980). Une succursale s'était aussi établie à Montréal-Sud, sur la rue Victoria, aujourd'hui Saint-Laurent, dès 1920, puis déménagea sur la rue Sainte-Hélène, à l'angle sud-ouest du boulevard Desaulniers. Au fil des ans, elle ouvrit différentes succursales : au 2850, rue de Lyon, une succursale presque uniquement gérée par des femmes, mais qui dut fermer ses portes et s'intégrer à celle de la Place Des Ormeaux au 2877, chemin de Chambly; depuis 1989, elle est aussi présente au 2099, boulevard Fernand-Lafontaine.



Premier bâtiment à gauche : la Banque de Montréal au coin de la rue Saint-Alexandre.
Carte postale.



À droite de l'épicerie Mongeau, la Banque canadienne nationale bien identifiée dans le haut de sa façade latérale.
Carte postale.

Premiers commerçants asiatiques

Pendant la première moitié du 20^e siècle, un des commerces les plus marquants dans la mémoire des gens fut celui de la buanderie chinoise de la rue Saint-Charles. Jusqu'à la fin des années 1950, les moyens utilisés dans cette buanderie étaient fort traditionnels : fer à repasser, livraison du linge avec une brouette poussée par un des membres de la famille, reçu écrit en chinois sur un bout de papier déchiré, etc. De jeunes élèves qui passaient devant leur commerce, ne pouvaient s'empêcher de frapper dans la vitrine du magasin, puis de se tirer les yeux en forme d'amande tout en improvisant quelques sons à résonance nasale. Il était cependant rarissime que le commerçant perdît patience devant ces jeunes provocateurs ; il lui suffisait de lever son fer à repasser dans les airs pour que les jeunes prennent la poudre d'escampette. Wo Lee, le premier, arriva au Canada en 1894. Il fut suivi en 1899 par ses cousins Ching Sing et Hum Sing. Ils étaient de religion bouddhiste. Wo Lee ouvrit, dès 1895, une première buanderie du côté est de la rue Saint-Thomas, entre les rues du Bord-de-l'Eau et Saint-Charles, puis déménagea, en 1899, sur la rue Saint-Charles Ouest, côté nord, entre les rues Saint-Alexandre et Saint-Jacques. Cette buanderie fut ouverte jusqu'aux années 1960.



La buanderie asiatique de Sam Lee, en face de l'hôtel de ville.
Fonds Charles-Édouard-Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.

Le relais Terrapin

D'abord hôtel, taverne, puis brasserie, ce commerce établi sur la rue Saint-Charles, presque en face de l'ancien hôtel de ville, a conservé l'essentiel de son architecture d'origine.

Le menuisier et marchand de bois Antoine Provost acheta le terrain du baron Grant, le 3 juillet 1854. L'hôtelier Frank Owen acheta ensuite la propriété, qui comprenait alors une dizaine de chambres et une écurie. En effet, de nombreux voyageurs s'y arrêtaient avant de prendre le traversier pour Montréal.

Le 26 septembre 1864, ce dernier connut des problèmes financiers majeurs et dut se départir de l'immeuble qui fut vendu, le 15 février 1870, 2070\$ à John Donnelly. Par la suite, le commerce passa entre les mains de nombreux propriétaires.

L'édifice a été complètement rénové en 1978, portant le nombre de places à 375 (450 avec la terrasse pendant la période estivale). Ses nouveaux propriétaires, les frères Kassam, suscitèrent la controverse et la mobilisation de l'ARRVL lorsqu'ils firent démolir, sans autorisation, en novembre 1988, une maison patrimoniale qu'ils avaient achetée, derrière leur commerce, pour agrandir le stationnement. Le commerce fut récemment vendu. .



Le Terrapin est au centre de la photo. À gauche, ce serait de nos jours le 1957.

Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.

Chaîne d'alimentation Vincent

Cette chaîne d'alimentation fut fondée par les frères Vincent et leur père, Octavien. Jean-Paul Vincent ouvrit, en 1947, le « petit Vincent » au 600, chemin du Coteau-Rouge, aujourd'hui le boulevard Sainte-Foy, qui porta le nom de son père, Octavien. En 1949, Jean-Paul s'associa avec son frère Roger et ouvrit un second magasin d'alimentation au 620, chemin du Coteau-Rouge. Le 4 octobre 1951, le curé Tremblay bénit ce nouveau magasin d'alimentation de 77 pieds par 24. Profitant d'une réunion de famille, les frères Vincent décidèrent de mettre 10\$ par semaine pour amasser un montant qui leur permettrait de construire une grosse épicerie moderne. Les enfants convainquirent aussi leur père de souscrire. En 1956, ils avaient suffisamment de fonds pour réaliser leur projet. Ils vendirent leurs commerces, à l'exception du « petit Vincent », et formèrent une compagnie où tous les garçons et le père avaient une part égale.

Le 17 octobre 1956, ce fut l'ouverture officielle de ce super marché, situé à l'emplacement du « petit Vincent » que l'on repoussa plus à l'est, sur piliers. Pour célébrer cette inauguration, l'épicerie donna des billets avec tout achat de 10 \$ et plus, pour assister à une représentation cinématographique au Théâtre Vox. Dix taxis firent la livraison gratuitement lors de cette journée. Le maire de Jacques-Cartier, Julien Lord, et plusieurs autres personnalités assistèrent à la bénédiction du magasin par le curé Langlois. Le « petit Vincent » jouait surtout un rôle de dépanneur et s'occupait des commandes téléphoniques. La compagnie ouvrit, à partir de 1961, six autres J-P Vincent et Frères. En 2021, la famille Vincent est propriétaire d'un IGA sur le chemin de Chambly.



Aménagement du « petit Vincent » sur le chemin du Coteau Rouge (Sainte-Foy).

Épiceries d'antan

Les épiceries d'autrefois ne ressemblaient guère à celles d'aujourd'hui. Presque tous les articles à vendre étaient derrière le comptoir et on demandait à un employé de nous servir. La plupart des épiceries pouvaient compter sur un boucher qui connaissait bien sa clientèle. La photo représente l'intérieur de l'épicerie de Louis-Henri Lamarre, sur la rue Saint-Charles, à l'angle de la rue Saint-Thomas, à l'emplacement de l'actuelle banque de Montréal. Le propriétaire, habillé de foncé, se tient derrière le comptoir. Remarquez, sur le côté droit de la photo, les bananes suspendues.



Marchés publics

Les gens de Longueuil ont été très longtemps habitués à pouvoir faire une partie de leur épicerie dans un marché public. D'ailleurs, une partie importante de l'hôtel de ville de Longueuil de la rue Saint-Charles comprenait un marché. Après l'incendie de 1907, le marché fut localisé à l'extérieur du bâtiment ; puis limité de plus en plus au samedi, il disparut presque complètement à la fin des années 1930.

Dans les années 1980, le marché des Halles de Longueuil sur le chemin de Chambly fut très populaire mais sa rapide décroissance fut fulgurante.

Dans les années 2010, le marché public sur le chemin de la Savane, à côté de l'hôtel de ville, connut un succès relatif. En 2021, il est presque déserté.



Photo Olivier Beaulieu. Collection Michel Pratt.

Le Longueuil Boating Club ou Club nautique de Longueuil



Chalet du Longueuil Boating club, transformé en populaire salle de danse dans les années 1950 et au début des années 1960.

Le Longueuil Boating Club fut fondé en 1867 à l'instigation du docteur Gédéon Larocque. Le Club organisa alors de nombreuses régates. Le club nautique est le second plus ancien club nautique du Québec après le Quebec Yacht Club. Le club eut un de ses pavillons au pied de la rue Victoria, près du fleuve, où de nombreux jeunes allèrent danser au cours des années 1960. Le premier commodore fut le capitaine Édouard Lespérance. Le célèbre photographe William Notman fut également commodore, de 1872 à 1874. C'est en 1967, sous l'initiative du docteur Paul Ferron, le frère de Jacques Ferron, que le club changea son nom de Longueuil Boating Club pour celui de Club nautique de Longueuil. Le chalet fut vendu en 1966 et aussitôt démoli. Le nouveau chalet, sur le bord du fleuve, fut construit à la fin de l'été 1966.

Hôpitaux

La Rive-Sud de Montréal fut pendant de nombreuses années dépourvue de véritables hôpitaux. Ce n'est qu'au début des années 1960 que les citoyens purent compter sur un grand hôpital.

En 1962, la firme Désourdy entama la construction de l'hôpital Charles-LeMoine, situé sur le boulevard Taschereau, à Greenfield Park. Sa capacité d'accueil était alors fixée à 350 lits. En 1966, l'hôpital reçut ses premiers patients. En 1974, l'hôpital reçut une subvention de 5 millions de dollars pour procéder à des travaux d'agrandissement et de réaménagement. En 1989, le centre hospitalier augmente la capacité de son stationnement, mais la ville perd ainsi un centre d'accueil pour personnes âgées, suscitant l'indignation du maire Stephen Olynyck. Aujourd'hui, ce centre hospitalier, affilié à l'Université de Sherbrooke, compte sur environ 500 lits, 2 500 employés et 300 médecins.

Le Centre hospitalier Pierre-Boucher fut construit en 1979 sur un terrain de 600 000 pieds carrés, sur le boulevard Jacques-Cartier. Ce centre hospitalier fut construit, selon les plans des architectes Chartrand, Frappier, Marcoux, Durand et Lemieux, par J. R. Côté Construction. Le coût total de l'hôpital s'éleva à environ 45 millions de dollars. L'inauguration officielle eut lieu le 18 octobre 1982. Ce centre hospitalier disposait à ses débuts de 363 lits. Pierre L'Écuyer en fut le premier directeur général et Gilles Dufault lui a succédé avec brio depuis le 6 mars 1986. Plus de 1 000 personnes y travaillent. En 1987, sous la présidence de Normand Guérette, la Fondation du Centre hospitalier Pierre-Boucher fut mise sur pied. Le 1^{er} juillet 1988, l'hôpital dut fermer son service de psychiatrie, qui rouvrit cependant le 5 septembre 1989. Ce centre hospitalier reçut le prix d'excellence Persillier-Lachapelle 1994 (une plaque commémorative et une bourse de 15 000 \$) pour la personnalisation des soins et des services aux mourants.



Photo Serge Beauregard. Image soumise par l'Association longueuilloise des photographes amateurs (ALPA) dans le cadre d'un projet du 350^e de Longueuil.

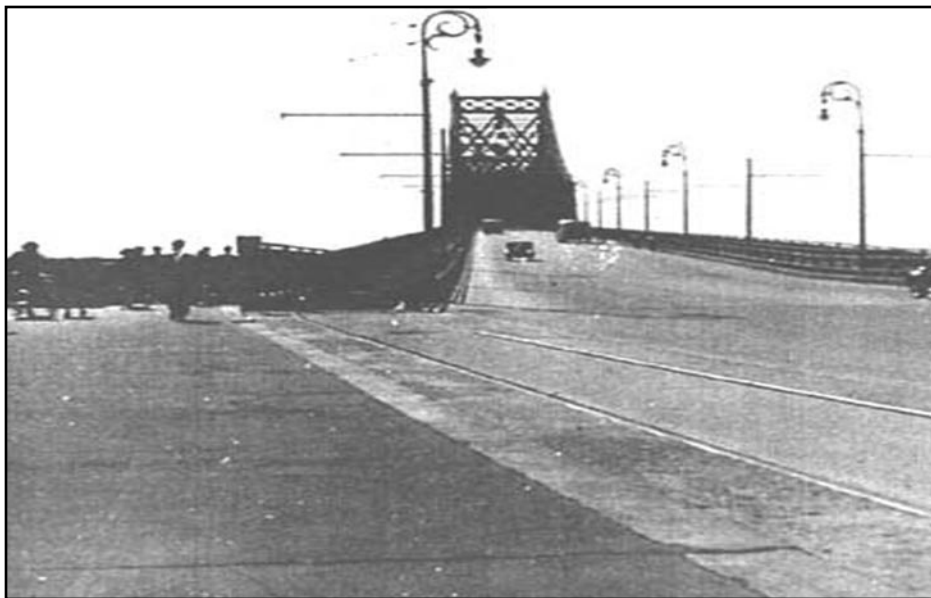
Le transport dans Longueuil à la fin du XIX^e siècle



Le *Brissette Express*.

Damase Brissette fut non seulement un ancien conseiller municipal et un marchand de bois et de glace, mais il possédait aussi une diligence qui assurait le transport des Longueuillois. L'hiver, sa compagnie de transport utilisait même le pont de glace pour assurer le transport entre Longueuil et Montréal. Au début, la diligence était à ciel ouvert et était tirée par des chevaux certains noirs et d'autres blancs. Au début du XX^e siècle, monsieur Brissette fit preuve d'ingéniosité et recouvrit le chariot d'une structure vitrée. L'hiver, il posa même des lames de bois, ressemblant à des skis, sous le chariot pour mieux circuler sur la glace ou la neige.

Rails du pont



Collection Société historique et culturelle du Marigot

Le pont Jacques-Cartier fut ouvert à la circulation en 1930. On l'appelait alors le pont du Havre. En 1934, pour célébrer le 400^e anniversaire de la découverte du Canada par Jacques-Cartier, on le baptisa du nom de cet illustre explorateur. À l'origine, comme on le voit très distinctement sur la photo, des rails pour les tramways avaient été installés. Ils ne servirent jamais. Les tramways seraient passés sur une partie des actuels trottoirs ; les potences de support des fils électriques sont d'ailleurs installées. On y voit aussi deux des fameuses « tours Eiffel » sur le sommet de la structure du pont. Plusieurs ont cru qu'il s'agissait d'un cadeau de la France et qu'elles avaient été installées a posteriori. Pourtant il n'en est rien. Les « tours Eiffel » font partie de la structure originale du pont.

La récupération nationale



Le maire Pratt, devant l'hôtel de ville, serre la main à Roger Charbonneau, organisateur provincial de la récupération nationale, en guise de remise officielle du canon qui ornait le parc Saint-Jean-Baptiste, au pied du monument des soldats disparus. On remarque aussi de gauche à droite : Hervé Paré, président de l'Association libérale de Longueuil, R. Gélinas, C. Buckler, l'échevin René Gravel et le directeur de police Jules Brossard.

À la même époque, on enleva également les rails ayant servi aux tramways, mais on oublia ceux de la rue Saint-Jean qu'on découvrit lors de travaux de réfection en 1996.

Les toilettes extérieures ou “bécosses”



Collection Louise D'Amour Messier

Ceux qui vivent en milieu urbain auraient peine à croire qu'au début des années 1950, juste en face de Montréal, les maisons, en majorité, n'avaient pas de toilettes intérieures. Il n'y avait pas d'usine de filtration à Jacques-Cartier et, par conséquent, les gens devaient construire un trou dans la cour et construire, au-dessus de celui-ci, une petite cabane qu'on appelait une « bécosse ».

Pas évident de sortir un soir de janvier, à - 20° Celsius, de marcher dans la neige et d'aller à la toilette en pleine noirceur. Lorsque le trou était rempli, il fallait en creuser un autre et déplacer la cabane. Pas encore évident de faire ce travail en plein hiver et même au printemps.

La photo, prise dans la paroisse Saint-Vincent-de-Paul, est éloquente ; elle nous montre une cour typique de l'époque avec une cage pour le lapin. Dans le coin supérieur gauche, on aperçoit une « bécosse ». Ce type de photos est très rare dans la mesure où on ne photographiait évidemment pas ces petites cabanes ; ce n'est que le hasard qui a fait qu'elle soit dans le champ de vision.

Le pont de glace

Avant l'inauguration du pont Jacques-Cartier, en 1930, il était pratiquement impossible pour les fermiers de transporter leur production agricole à Montréal. On implantait donc un pont de glace sur le fleuve Saint-Laurent entre le Vieux-Longueuil et le quartier d'Hochelaga. On plantait de petits conifères qui servaient ainsi, de chaque côté du chemin, de repère ou de balise lorsqu'il neigeait. Le chemin était aussi emprunté par les plaisanciers.



Le train sur le fleuve

La scène paraîtrait aujourd'hui surréaliste. Pourtant, des hommes d'affaires ont bel et bien mis sur rail un chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent dans les années 1880.

Le chemin de fer sur la glace du Saint-Laurent fut en service de 1880 à 1883. L'inauguration eut lieu le 30 janvier 1880 : la ligne reliait le Vieux-Longueuil au quai Hochelaga, près de la rue Iberville.

Cette entreprise périlleuse, fondée par Louis-Adélarde Sénécal, suscita l'admiration de plusieurs reporters. Il fallait en effet enlever les rails rapidement, au printemps, avant que la glace fonde. Les incidents furent inévitables et, au début du mois de janvier 1881, une locomotive s'enfonça sous l'eau. Du plomb dans l'aile, la compagnie ferma ses portes en 1883.



Glissoire

Certains envient la Ville de Québec d'avoir une superbe glissoire sur la terrasse du Château Frontenac. Les gens de Ville Jacques-Cartier ont eu le plaisir d'en avoir une dans la paroisse Notre-Dame-de Grâces. Cette glissoire fut ouverte au mois de décembre 1963 et était située sur la rue Front entre les rues Notre-Dame-de-Grâces et Montarville. Les jeunes pouvaient y glisser presque jusqu'au boul. Curé-Poirier. Elle était éclairée et mesurait 32 pieds de hauteur par 100 de longueur, en plus de disposer de trois descentes. Des moniteurs y exerçaient la surveillance.

Elle fut inaugurée officiellement au mois de décembre 1964, en présence du ministre des Affaires municipales, Pierre Laporte, et du député fédéral, Jean-Pierre Côté. Gratuite durant la journée pour les enfants, elle en coûtait 25 cents aux adultes en soirée.



Archives de l'ancienne paroisse de Notre-Dame-de-Grâces

La coupe de la glace

La glace n'a plus aujourd'hui la même importance qu'autrefois. On s'en sert un peu dans nos boissons gazeuses ou jus, surtout l'été. Les marchés d'alimentation s'en servent pour mieux conserver leurs poissons dans leurs étalages.

Au début du siècle, les frigidaires électriques n'existaient pas. Il fallait pourtant conserver les aliments. Les gens possédaient donc des glacières dont l'intérieur était recouvert d'acier émaillé. Le revêtement extérieur du meuble était en bois. Les gens achetaient de la glace qu'ils y entreposaient.

Le marché de la glace était rentable. Le moyen le plus simple et le plus courant pour les marchands était d'aller la couper sur le fleuve pendant l'hiver. Jusqu'au début du XX^e siècle, on coupait la glace manuellement avec une longue scie comme en fait foi le croquis. Puis on mettait la glace sur des traîneaux que de chevaux allaient ramener sur les berges. Par la suite, dans les années 1900-1920, on se servait d'un cheval pour tirer un soc très coupant qui coupait la glace. Des entreprises commençaient cependant à fabriquer la glace et les artisans comme Damase Brissette, à Longueuil, commencèrent à voir leur entreprise périlcliter et disparaître complètement au début des années 1960 devant la généralisation des réfrigérateurs et des congélateurs électriques.



1847 par James D. Duncan,
Bibliothèque et Archives Canada, MIKAN N°3838192



Orchestre Harmonie de la Rive-Sud, dirigée par Paul Pratt, au centre de la deuxième rangée. À sa droite, Pierre Beaudry, ancien conseiller municipal de Longueuil.

Orchestres

Longueuil a toujours été une ville qui a fait place à de nombreux orchestres. Pendant de nombreuses années, des concerts avaient lieu au second étage de l'hôtel de ville de Longueuil ou encore à l'extérieur, soit au parc Hurteau, soit au parc Saint-Jean-Baptiste.

En 1885, Maurice Perrault, qui fut l'architecte de la cathédrale, mais aussi maire de Longueuil et député au gouvernement du Québec, fonda l'Orchestre de Longueuil ou Harmonie de Longueuil qui fut active jusqu'au début des années 1910.

Paul Pratt a joué un grand rôle comme directeur d'orchestre. Tout jeune, avec son père, le médecin Charles Pratt, il avait fondé, en 1909, l'orchestre Royal. Il devint ensuite directeur de l'orchestre Sainte-Cécile, du Collège de Longueuil, de 1913 à 1920. Le 4 décembre 1918, Paul Pratt fonda la Société des concerts. Cet orchestre d'une trentaine de musiciens offrait un concert annuel à l'hôtel de ville de Longueuil et, pendant dix ans, de nombreux concerts au Jardin de l'enfance et à l'Hospice Saint-Antoine, au couvent des sœurs des Saints Noms de Jésus et de Marie, pour le Club progressif de Longueuil, l'Association ouvrière de Longueuil, la Société Saint-Jean-Baptiste de Longueuil ou le Cercle des voyageurs de Longueuil. L'orchestre fut même entendu à la radio, à CKAC, en octobre 1922. Son succès l'incita à se doter d'un chœur et d'une troupe de comédiens.

La Fairchild Aircraft avait aussi son orchestre qui donnait des concerts au parc Hurteau. Dans les années 1950, l'Harmonie de la Rive-Sud offrait gratuitement des concerts entre l'hôtel de ville et le petit parc Saint-Jean-Baptiste ; Paul Pratt dirigeait cet orchestre dont firent notamment partie l'ancien vice-président du comité exécutif de la Ville de Longueuil, Pierre Beaudry et de nombreux membres de la famille Chevalier.

À Montréal-Sud, ville fusionnée en 1961 à Longueuil, l'orchestre de la famille Lord fut très actif.

Depuis 1986, l'Orchestre symphonique de la Montérégie (O.S. MONT), devenu l'Orchestre symphonique de Longueuil, nous fait l'honneur de nous offrir des spectacles d'une qualité hautement professionnelle.

Scouts

La première troupe des scouts du Vieux-Longueuil fut fondée le 19 juin 1925, sous le patronage de la Société Saint-Jean-Baptiste, section de Longueuil, par Georges-Henri Ste-Marie. C'est après un voyage en France, en 1924, et en s'inspirant du modèle des scouts français, que Georges-Henri Ste-Marie fonda la première troupe des Éclaireurs canadiens-français de Longueuil, s'adressant aux garçons de 11 à 17 ans. Cette troupe fut en bonne partie composée des élèves du collège privé de Georges-Henri Ste-Marie qui demeurait à l'emplacement actuel du 91, rue Saint-Jacques. Ce sont les parents des enfants qui confectionnèrent les premiers costumes. Les membres fondateurs de la première troupe des scouts furent : Guy Carrière, Gaston Charlebois, Guy Charlebois, Roland Daignault, Paul Fischer, Arthur Gareau, Gérard Guérin, Philippe Guérin et Gaston Moquin.

Tous ces scouts firent la promesse suivante : « Sur mon honneur, avec la grâce de Dieu, je m'engage à servir de mon mieux Dieu, l'Église et la Patrie, à aider mon prochain en toutes circonstances, à observer la loi scout. » La devise du scout est « Sois prêt. ». Hector Quesnel, vicaire à Longueuil, fut le premier aumônier de cette troupe.

En 1935, le fondateur du mouvement scout, Lord Robert Baden-Powell rendit visite aux 2 000 scouts présents à l'école Normale Jacques-Cartier. Le cardinal Villeneuve avait en effet ordonné, en 1934, que toutes les troupes des scouts du Québec adhèrent à la Fédération des Scouts catholiques du Québec, affiliée aux Boys scouts of Canada. Cette disposition mettait ainsi un terme à l'indépendance du scoutisme français sur quelques organisations comme celle de Longueuil. La nouvelle devise devint : « Sur mon honneur, avec la grâce de Dieu, je m'engage à servir de mon mieux Dieu et l'Église, le Roi et le Canada, à aider mon prochain en toutes circonstances, à observer la Loi scout. »

En 1938, les scouts participèrent aux travaux d'excavation de l'ancienne chapelle de l'église Saint-Antoine jusqu'à la crypte. La première troupe de louveteaux de Longueuil, s'adressant aux garçons de 8 à 11 ans, fut fondée en 1932 par Jean-Marie Girouard.

En 1990, la troupe devint une troupe de scouts marins et entreprit de construire, au milieu des années 1990, le voilier *Le Vaillant*. Le projet fut une réussite.

Service de radio police

La bénédiction des objets étaient dans les années 1930-1950 beaucoup plus répandue qu'aujourd'hui alors qu'elle est pratiquement devenue une pratique quasi inexistante. On bénissait les écoles, les nouveaux commerces et même les automobiles comme ce fut le cas en 1935 lors de l'inauguration du service de radio police. Pour en faire l'essai, le maire de Longueuil, Paul Pratt, le chef de police Jules Legault, le maire de Saint-Lambert, George Ancrum et le conseiller municipal de Longueuil, Arthur Gareau, embarquèrent dans l'autopolice et se dirigèrent à l'angle des rues Saint-Laurent et Gardenville. Postés à cet endroit, ils reçurent de Montréal signalant au maire de Longueuil de se rendre de toute urgence à l'hôtel de ville : 75 secondes plus tard, le maire y était et signala en débarquant tous les bienfaits de cette invention des plus modernes.



Quelques-années plus tard, à droite, le chef de police de Longueuil, Jules Brossard, ds'ap-
prête à embarquer dans une autre auto de police.

La communauté italienne

La communauté d'origine italienne commença à s'installer à Longueuil au début du XX^e siècle. En 1919, Antonio Petrone et Grazietta Mancini arrivèrent de l'Ontario et s'établirent sur une terre en bordure de l'actuel boulevard Marie-Victorin, près du boulevard Roland-Therrien. Ils ne se doutaient certes pas que la communauté italienne allait choisir, comme eux, de s'établir presque exclusivement à l'est du chemin de Chambly et même de l'actuel boulevard Roland-Therrien. La majorité des familles italiennes vivaient de l'agriculture et de la vente de fleurs. Leur fils Pardo entretenait pendant de nombreuses années une célèbre pépinière. L'architecte Mario Petrone est le neveu de Pardo Petroni.

Dans les années 1940 et 1950, Michele Mastrogiuseppe et son épouse Angelina-Maria Pelillo Mastrogiuseppe possédaient des serres à Fatima ; Tony Mastrojoseph en possédait également sur le chemin de Chambly, à côté de « actuel Collège Édouard-Montpetit. Une autre famille importante, dans le secteur de Fatima, est celle des Cerutti qui possédaient quatre propriétés sur la rue Léo.

La famille Scardera, qui vendait aussi des fleurs, s'était implantée, au début des années 1950, sur le chemin De Gentilly, aujourd'hui le boulevard Roland-Therrien ; leur commerce existe encore, sur le chemin du Tremblay. D'autres familles vinrent s'installer lors de l'éclosion de la ville de Jacques-Cartier, surtout dans le secteur du Sacré-Cœur comme les Timperio, dans les années 1940.

Au recensement de 1991, 415 personnes parlaient l'italien à la maison et 1 525 personnes étaient d'origine italienne.



Famille Mastrojoseph, sur le chemin de Chambly. *Collection Réal Mastrojoseph.*

L'île Notre-Dame

L'île Notre-Dame portait autrefois le nom de l'Île à la Pierre ou encore celui d'Île Moffat. Elle était sous la juridiction de la seigneurie de La Prairie de la Magdeleine, octroyée aux pères jésuites, puis à Charles Le Moyne. C'est sur cette île que le sulpicien Guillaume Vidal fut capturé par les Iroquois, le 25 octobre 1661, et qu'il y a été martyrisé.



Carte datant de 1900 montrant l'île Moffat, partie de l'île Notre-Dame), située à côté du pont Victoria. On y voit le tracé de la ligne de chemin de fer.

L'île, de 15 arpents, était une véritable carrière. Elle fut concédée aux Dames de la Congrégation, puis rétrocédée en 1771 à la baronne de Longueuil. En 1846, l'homme d'affaires montréalais George Moffat acquit l'île qui porta ainsi son nom pendant de nombreuses années même s'il n'en fut propriétaire que deux ans. Robert Mackay lui acheta l'île en 1848 avant de la revendre, en 1850 à la Champlain & St. Lawrence Railroad Company (qui devint, en 1857, la Montreal & Champlain Railroad Company). La compagnie fit construire un quai au nord de l'île, qui servit ainsi, à partir de 1852, de terminus pour les trains. L'ouverture du pont Victoria mit un terme aux installations ferroviaires, mais le quai servit, jusqu'en 1879, aux traversiers qui faisaient la navette entre Saint-Lambert et Montréal. La Grand Trunk Railroad, qui acheta, en 1864, la Montreal & Champlain Railroad Company, devint par le fait même propriétaire de l'île. En 1915, le Port de Montréal acquit l'île. La Ville de Saint-Lambert l'intègre à son territoire en 1944, mais à la suite d'une querelle juridique, 20 ans plus tard, la Ville de Montréal acquit l'île comme site pour l'Exposition universelle de 1967. Depuis 1981, une piste cyclable donne accès, via la Rive-Sud, à l'île.

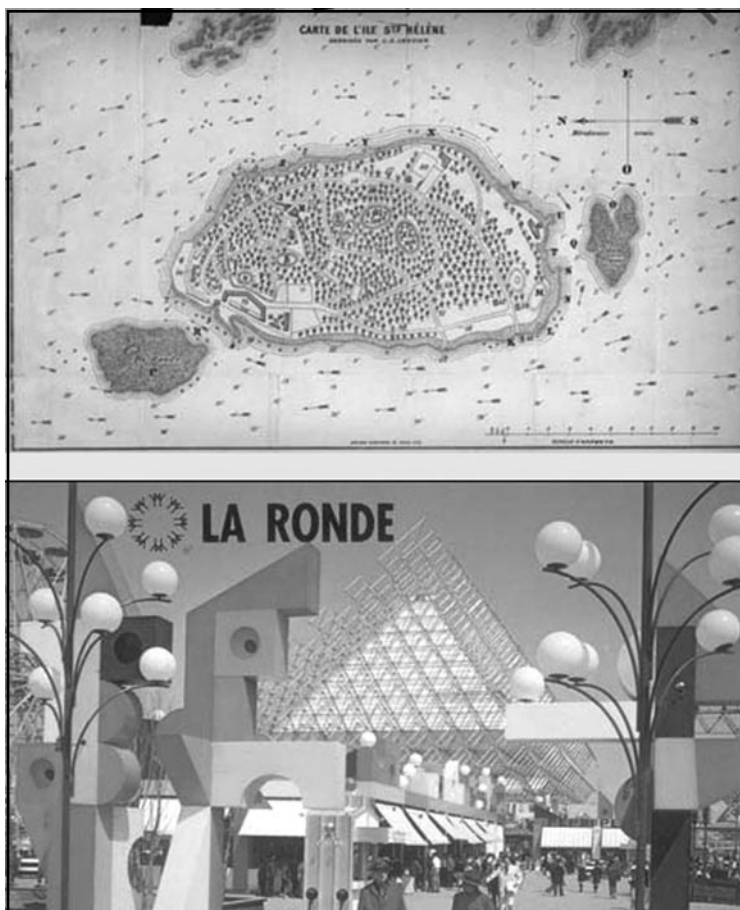
L'île est aujourd'hui célèbre par la présence du Casino de Montréal et par la tenue annuelle de la course de la Formule 1, au circuit Gilles-Villeneuve.

La Ronde

Tous connaissent la Ronde, mais les jeunes ne se doutent pas qu'elle était une île indépendante et qu'elle a déjà appartenu à Charles Le Moyne, le fondateur de la seigneurie de Longueuil. L'île fut en effet octroyée à Charles Le Moyne en même temps que l'Île Sainte-Hélène, soit le 20 mars 1665. Cette petite île connut sa part de popularité lorsqu'elle fut réaménagée dans le cadre de l'Exposition universelle de 1967 et baptisée La Ronde. Elle sert depuis ce temps de grand parc d'attractions, géré par la compagnie Six Flags.

Photo 1 : Plan ancien montrant clairement la séparation de l'Île Ronde de l'Île Sainte-Hélène.

Photo 2 : Carte postale de La Ronde pendant l'Exposition universelle de 1967.



Le club des Francs

Fondé le 29 avril 1946 par 13 citoyens de Longueuil, ce groupe formait un cercle restreint, mais très influent, d'une vingtaine de membres. L'idée venait d'un groupe similaire formé le 29 avril 1943 à Sherbrooke.

Chaque semaine, le même jour, à la même heure, les membres se réunissaient dans un restaurant et, après le repas, échangeaient avec un conférencier sur des questions surtout relatives à la religion.

Le groupe avait pour devise « Solidarité-Service-Soumission », et son emblème était composé d'une feuille d'érable sur laquelle apparaissait la figure du Christ, telle qu'on la voit sur le Saint-Suaire.

L'emblème était flanqué d'un côté, du drapeau du pape, qu'on qualifiait de chef suprême visible, et de l'autre du drapeau Carillon, qui témoignait des origines françaises. Les membres s'appelaient entre eux Franc Doucet, Franc Beauchamp...

Le club organisa quelques campagnes de charité et fournit notamment de l'argent pour l'inscription, à l'Externat classique de Longueuil, d'enfants provenant de familles démunies. Parmi les personnalités connues figuraient Paul Gagnon, le directeur général de la Ville de Longueuil (Vieux-Longueuil), le commerçant Honoré Beauchamp, le conseiller municipal Alfred Doucet, le gérant de la caisse populaire de Longueuil Maurice Brault; et Paul Pratt, maire de Longueuil.

Le calvaire normand

Le Vieux-Longueuil possède l'une des plus vieilles statues en Amérique du Nord. Ce petit monument était situé sur le chemin de Chambly, à l'angle de la rue Saint-Charles, à l'intérieur de la reconstitution de la base d'une des anciennes tours du château fort de Longueuil.

Baptisée le Calvaire Normand, cette statue fut donnée, en 1971, par André Grenier, représentant de la ville de Longueuil, en France.

Ressemblant à une minuscule petite croix de chemin, elle daterait du XVI^e siècle, soit avant même l'arrivée du fondateur de la seigneurie de Longueuil, Charles Le Moyne.

En France, on avait baptisé ce monument la « Croix éclairée » et elle était sensée être un gage de protection pour les cultivateurs du village.

En 2015, endommagé par les intempéries, il fut déménagé dans la crypte de la cocathédrale.



Papier-briques

Lorsque nous faisons des visites guidées du Vieux-Longueuil, nous arrêtons devant une maison pittoresque, aux belles dentelles de bois sur les lucarnes, située au 495, rue Grant. Construite en 1887 pour Toussaint Sabourin, elle fut habitée par un des notaires les plus en vue de Longueuil, Ubald Dupras. Cependant, nous nous y arrêtons pour une tout autre raison. En effet, les moins de 30 ans n'ont pratiquement jamais vu un tel type de revêtement, constitué de papier-briques.

Dans les années 1950, une vaste quantité de maisons, surtout dans la ville de Jacques-Cartier étaient recouvertes de ce papier (bardeau d'asphalte) qu'on collait sur les planches de bois. Les motifs étaient des briques et on simulait ainsi l'apparence d'une maison de briques. En même temps, ce revêtement protégeait le bois. Aujourd'hui, presque toutes ces maisons ont adopté l'aluminium.



Maison Sabourin-Dupras au 495, rue Grant, revêtue de papier-briques.

Photo Michel Pratt

Invasion américaine

Les invasions américaines n'ont pas toutes été couronnées de succès comme pour Cuba et le Vietnam. Ces déboires ne sont pas récents. Les Américains ont tenté, tant en 1775 qu'en 1812, d'envahir le Canada, sans succès.

En 1775, les Américains croyaient que les Québécois les rejoindraient comme 14^e colonie à revendiquer leur autonomie. Déjà au début de l'été, ils livrèrent une bataille à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Dans la nuit du 24 au 25 septembre, Ethan Allen, un sécessionniste du Vermont, entreprit d'assiéger Montréal. Mais les quelque 130 soldats n'arrivèrent pas à passer de Longueuil à Montréal. Pire, tous les Québécois qui avaient prêté main-forte à Allen avaient déserté et il ne lui resta qu'une trentaine de soldats américains au moment où les premiers coups de feu des Britanniques sont tirés. Allen fut emprisonné en Angleterre.

À la fin du mois d'octobre, une quarantaine de soldats américains occupèrent le château fort de Longueuil. Du 11 au 13 novembre, Montgomery réussit là où Allen avait échoué. Benjamin Franklin vint tenter de convaincre les élites locales, au château Ramezay, de se joindre à la Rébellion américaine, mais en vain. Le siège dura 188 jours, mais les troupes américaines connurent un échec majeur dans leur tentative de prendre la ville de Québec d'assaut. Montgomery y fut d'ailleurs tué.

Rébellion des Patriotes

On a tous entendu parler de la Rébellion des Patriotes de 1837-1838. Ce mouvement insurrectionnel se solda par une défaite et la pendaison d'un certain nombre de ses militants, notamment quelques notaires.

Si le mouvement était surtout d'origine rurale et affirmait notamment le caractère distinctif des Québécois du reste de l'Amérique, il revendiquait aussi un gouvernement responsable devant l'électorat et ralliait donc un certain nombre d'anglophones.

Ce que peu de gens savent, c'est que les premiers coups de feu furent tirés sur le chemin de Chambly, à la hauteur de la rue Brodeur, près du boulevard Curé-Poirier. Un convoi escorté par la milice britannique ramenait à Montréal deux patriotes, le docteur Jean-François Davignon et le notaire Paul Desmarais, pour y être traduits en justice. Des rumeurs faisaient état de possibles arrestations à Longueuil.

Sous la direction de Bonaventure Viger et de Joseph Vincent, une soixantaine de citoyens de Longueuil, de Boucherville et de Chambly prirent en embuscade le convoi. Les premiers coups de feu furent tirés par la milice, notamment par Patrick Murray. Trois Anglais, de l'escadron de la Montreal Volunteer Cavalry, furent blessés. Les prisonniers furent délivrés et amenés, dans la charrette d'André Ste-Marie, chez le forgeron Olivier Fournier dit la Grenade, de Longueuil, pour être débarrassés de leur chaînes.

Le lendemain, la milice arrêta Louis Mongeau, père et fils, et l'huissier Jean Baptiste Trudeau et dispersa une centaine d'hommes armés près de la Booths Tavern.

Une stèle commémorative, dévoilée le 15 novembre 1992, rappelle l'événement. Elle est située aux abords du centre Jeanne-Jufresnoy et a été réaménagée en 2015 et 2016.

Au mois de novembre 2013, une autre plaque, plus éducative, fut dévoilée sur le chemin de Chambly, près de la rue Brodeur, par la Société historique et culturelle du Marigot.

Une balade en bateau vapeur le 1^{er} janvier 1878



Profitant d'un début d'hiver plutôt clément, la Compagnie de navigation de Longueuil mit en branle un projet audacieux. On sortit le bateau vapeur Longueuil et on fit une excursion dans la région de Longueuil. Le 1^{er} janvier 1878, environ 500 personnes attendaient donc au quai du marché Bonsecours l'arrivée du vapeur Longueuil. Puis soudain, on vit apparaître la silhouette du bateau et une peu de fumée qui l'entourait. Plus le bateau se rapprochait du quai, plus on entendait le son de la fanfare de la Bande nationale de Longueuil. Arrivés à destination, les spectateurs purent contempler le vapeur spécialement décoré pour l'occasion.

À 14 heures, le bateau, dirigé par les capitaines Charles Bourdon, futur maire de Longueuil, et Ferdinand Jodoin, commença sa randonnée et se rendit jusqu'au quai du village de Boucherville. Acclamations et coups de feu furent au rendez-vous.

Le bateau ramena l'équipage et les invités vers 17 heures. Tous étaient enchantés d'avoir marqué ce qui leur semblait être une page d'histoire de l'histoire de la navigation au Québec. En effet, aucun document n'attestait qu'une compagnie de navigation avait organisé une randonnée un 1^{er} janvier. La tradition orale ne faisait référence qu'à une possible navette, en 1837, entre Québec et Trois-Rivières.

Le gérant de l'entreprise, et maire de Longueuil, Isidore Hurteau, ne reçut que des éloges. Des médailles commémoratives, sur lesquelles ont été frappées par la compagnie de Lymburner.

Les taxis d'autrefois



Collection Société historique et culturelle du Marigot

Une des premières compagnies de taxi dans le Vieux-Longueuil. Située en face du Collège de Longueuil, elle appartenait à Ode Fortin. Un autobus de la compagnie Fortin, qu'on aperçoit à gauche, parcourait le chemin de Chambly, jusqu'à Saint-Hubert, dans les années 1940. La compagnie desservait également le transport jusqu'à la Fairchild Aircraft sur le boulevard Marie-Victorin, à l'ancien emplacement de la boulangerie Weston.



La compagnie de taxis Burton and James, située sur le boulevard Churchill, devint plus tard la compagnie Arrow

Collection Archives de la Ville de Longueuil. Fonds de l'arrondissement de Greenfield Park.

L'Excel Boating Club



En 1936, les Longueuillois avaient le choix entre deux clubs nautiques puisque l'Excel Boating Club venait s'être fondé par l'avocat John Kerry. W W Browning, ancien commodore du Club nautique de Longueuil (1928-1934) y fut également un président fort actif et influent. Son emplacement était situé proximité du Longueuil Boating Club et le club possédait un chalet et un club de tennis à l'angle des rues Excel (anciennement en face du parc Saint-Charles) et de l'Aqueduc (rue alors à mi-chemin entre la rue Saint-Charles et le Bord-de-l'Eau). Sur la photo on voit quelques installations du Club Excel, avant qu'elles ne soient transportées sur le bord de la rive, à proximité du quai du boulevard Quinn, dont des minis chalets, des chaloupes et une baignoire ou piscine portable en bois qu'on surnommait alors *crib*. L'été, cette piscine était transportée dans le fleuve Saint-Laurent et les plus jeunes s'y baignaient; en fait, l'auteur de ces lignes s'y est même baigné sous la surveillance de son frère aîné, Jean-Jacques, alors *Lifeguard* du Excel.

Les pistes de course de chevaux

Une ancienne piste de chevaux existait à l'emplacement du Centre commercial Jacques-Cartier. Cette piste, qui datait du début des années 1900, était située sur la ferme de Joseph Napoléon Barthélémy Lamarre. Sa fille Florence en devint par la suite propriétaire. Elle exista jusqu'à la construction, en 1957, du premier centre commercial du Québec. Une seconde piste était située à proximité du cimetière Saint-Antoine et plus précisément du parc Paul-Pratt. Le propriétaire, Phil Tremblay, ouvrit officiellement la piste le 5 septembre 1942. La Ville de Longueuil avait cependant exigé et obtenu qu'une partie du terrain serve gratuitement à des parties de baseball. Une troisième piste, vers 1949, fut celle située derrière le terrain de la famille d'Antoine Spickler, à l'angle du chemin de Chambly et du chemin De Gentilly, du côté nord, entre le Tim Horton's et l'usine Héroux. Elle fut cependant ouverte très brièvement. Ce terrain servit pendant longtemps à la compagnie de transport Baillargeon qui s'en servait pour pâturage de leurs chevaux. On a même trouvé une référence à une piste de course de chevaux à la fin des années 1800 dans le secteur du Quai de la rue Quinn.



Course de chevaux
Collection Louise Charbonneau



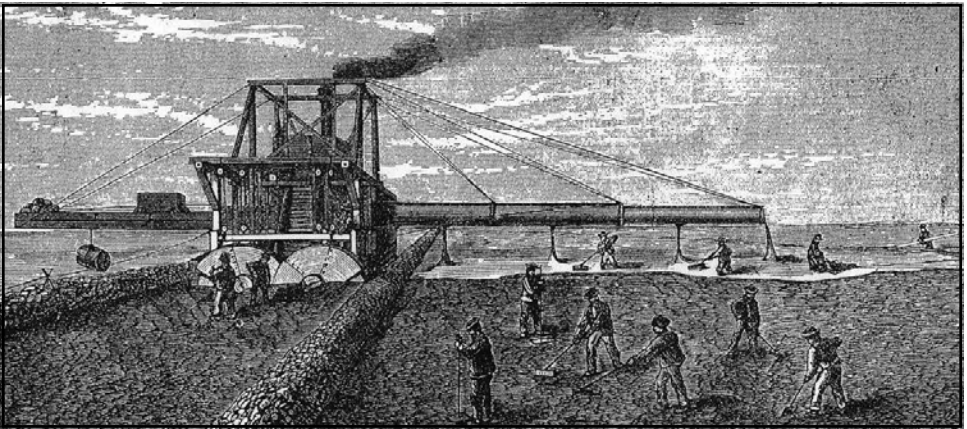
Ancienne piste de course de chevaux
à l'emplacement du centre d'achats
Jacques-Cartier face au chemin de
Chambly

Tourbière

Saint-Hubert a déjà accueilli sur son territoire l'une des plus grosses compagnies de tourbe au Canada. En 1867, une importante firme, la Canada Peat Fuel, productrice de tourbe, s'implanta à Saint-Hubert. Ses actionnaires venaient surtout de la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc et comptaient utiliser la tourbe comme source d'énergie pour les locomotives. Parmi eux on notait Peter Redpath (1796-1869), hommes d'affaires et propriétaire d'une raffinerie de sucre portant son nom, Walter Shanly (1817-1899), un autre homme d'affaires très influent dans le secteur des chemins de fer, et James Hodges, l'ingénieur du pont Victoria qui inventa une machine pour fabriquer des briques de tourbe qui, en une seule journée pouvait en modeler 50 000. Malheureusement, les chemins de fer ne donnant pas suite aux premières expériences, les commandes furent insuffisantes ; il retourna donc en Angleterre à la fin de 1870. R. J. Reekie assumait la présidence, assisté de David Aikman, superintendant et secrétaire et d'actionnaires : Donald Ross, D. L. McDougal, Walter Shanly et George Stephen.

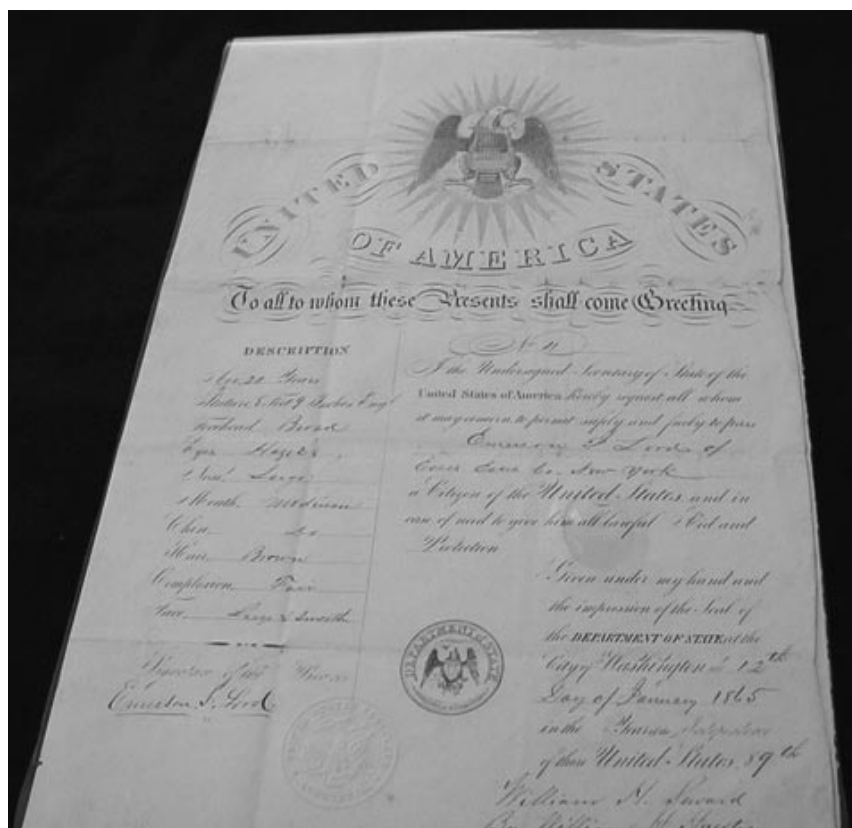
Plus de 150 employés

L'entreprise vendait sa tourbe à la Compagnie du Grand Tronc et à la Vermont Central. Dans les années 1870-1873, elle possédait un entrepôt près du pont Wellington, à proximité du canal de Lachine. En 1871, elle possédait deux machines, inventées par James Hodges, pour récolter la tourbe. Vers la fin de son existence, en 1875, la compagnie engageait encore de 150 à 175 personnes à Saint-Hubert.



Collection Jacques Lacoste

Le consulat américain à Longueuil



Dans les années 1850-1870, Longueuil, malgré une population plutôt faible, n'en demeurait pas moins une ville majeure sur le plan économique. Elle fut notamment le terminus du chemin de fer du Grand tronc jusqu'en 1859 et tous les passagers devaient donc descendre du train et prendre le traversier de Longueuil. Plusieurs en profitaient pour venir coucher dans un hôtel de la rue Saint-Charles. C'est pour cette raison que le gouvernement américain installa un consulat à Longueuil. Il avait notamment pour mission de délivrer des passeports. Sur les photos ci-jointes nous voyons un passeport de format 18 pouces par 11, émis à Emerson Lord, le 12 janvier 1865, pour un voyage à New York. En plus gros plan le sceau du consulat de Longueuil.

Les Passerelles



Longueuil possède l'un des plus longs réseaux de passerelles chauffées et climatisées, en suspension, au Canada. La première, de 60 mètres, construite au coût de 177 000 \$ selon les plans de l'architecte Jean Grondin, relie, depuis 1973, la station de métro de Longueuil à l'édifice Port-de-Mer ; une minipasserelle relie de plus les deux édifices du complexe Port-de-mer ; la troisième, de 82 mètres,

construite par Les Constructions Lorient au coût de 735 000 \$ selon les plans des architectes Martineau, Vallée et Régimbald, en 1980, relie l'édifice le d'Assigny à l'édifice Port-de-mer ; la quatrième, de 30 mètres, fut inaugurée en 1987 par le Groupe Mercille et relie le Complexe Saint-Charles à la passerelle le d'Assigny ; la cinquième relie depuis 1988, l'Estuaire aux passerelles de Port-de-mer et la sixième, longue de 170 mètres, fut construite en 1988, au coût 3 972 000 \$, selon les plans de l'architecte Mario Petrone et relie, depuis 1989, la station de métro de Longueuil au complexe Bienville. Par ailleurs, cinq passerelles sont aménagées au-dessus de l'autoroute 132. L'une d'elles est munie d'un ascenseur. Au mois de février 2015, une autre a été très endommagée suite à un accident et a été remplacée.



Expo 67

L'Exposition universelle de 1967, d'une durée de 185 jours, a été l'événement touristique le plus important de l'histoire du Québec. L'événement attira 50 306 648 visiteurs. Marthe Racine, 39 ans, remporta d'ailleurs un voyage à l'Exposition universelle d'Osaka au Japon pour avoir été la 50 millionième visiteuse de l'exposition.

La Ville de Longueuil a évidemment été influencée par l'Expo. On a créé l'autoroute René-Lévesque (la 132) avec l'esprit d'y promettre un accès rapide. La décision d'étendre le métro à l'île Sainte-Hélène a facilité la décision d'étendre le réseau jusqu'à Longueuil.

Plusieurs se souviendront des stationnements remplis entièrement très tôt le matin. De nombreuses personnes ont loué une partie de leur terrain pour les campeurs. D'autres avaient même aménagé des chambres pour les louer aux visiteurs.

Pour la première fois, on voyait un grand nombre d'Américains et d'Européens circuler sur la rue Saint-Charles soit pour y manger soit pour tenter d'y trouver un logement.

Évidemment, les Longueillois auront été avant tout des visiteurs réguliers ; ils possédaient presque tous un « passeport », de couleur rouge, qu'ils faisaient étamper fièrement à chacune des visites d'un pavillon. Ils auront eu aussi l'occasion de visiter des pavillons thématiques, d'assister à des concerts à la Place des nations, à des feux d'artifice à la Ronde ; ils auront aussi dégusté de nombreux mets exotiques. Soulignons que 62 pays participèrent à l'Exposition universelle.

Devant un tel succès, on décida de prolonger la fête en conservant quelques pavillons et en développant le concept de Terre des Hommes. Une opération qui connut un certain succès à ses débuts.

Téléphones

Le téléphone, inventé en 1876 par Graham Bell, ne prit pas de temps à se commercialiser, remplaçant ainsi le télégraphe comme principal moyen de communication. Le photographe Joseph-Urbain Marchand était l'opérateur de la Montreal Telegraph ; il avait son bureau à l'actuel 125, rue Saint-Charles Ouest. À Longueuil, un nommé Marchand fut relié, en 1878, à une ligne téléphonique privée.

Il est établi que Longueuil est relié à Montréal dès le tout début des années 1880. En 1887, on développa un réseau local dont la compagnie Bell confia la gérance à J. Gingras jusqu'en 1897 ; les bureaux de Bell étaient situés sur la rue Saint-Charles. H. R. Ives, propriétaire d'une fonderie sur la rue Sainte-Élizabeth, est le premier abonné de ce nouveau réseau qui est, dès son établissement, relié à Montréal. En 1897, Edmond Carrière devient le gérant du réseau de Bell. Deux ans plus tard, les 29 abonnés de Longueuil, recrutés dans la classe aisée, sont reliés à un véritable



central téléphonique. Les abonnés étaient reliés par un câble à ce central local qui lui-même était relié à un centre de groupement des appels, lui-même relié à un centre de transit et ainsi de suite. Il fallut attendre le 28 octobre 1951 pour que les Longueuillois puissent téléphoner directement à Montréal, sans que cela soit considéré comme un interurbain ; tous les numéros de téléphone furent alors changés. Les téléphones à tonalité « Touch tone », introduits en 1966, ne firent massivement leur entrée dans les foyers qu'à la fin des années 1970 alors que les téléphones cellulaires s'implantèrent progressivement, mais lentement, dans les années 1990.

Les téléphones offrent depuis le milieu des années 1990 de nombreuses possibilités dont l'affichage des appels, la mise en attente et la mémorisation des numéros. Par ailleurs, les téléphones peuvent maintenant utiliser des technologies comme l'internet et wifi.

La photo représente un ancien poste téléphonique exposé au local de la Société historique et culturelle du Marigot.

À la claire fontaine

Quoi de plus romantique que d'aller au parc Saint-Jean-Baptiste, sur la rue Saint-Charles à côté de l'hôtel de ville. On allait écouter l'eau jaillir de la belle fontaine, située au centre du parc, à une époque où il y avait encore des arbres. Les fontaines, à Longueuil, sont presque toutes disparues. Certains se souviendront qu'il n'y avait rien de plus désolant que de voir des fontaines ou des conduits d'eau à sec pendant l'été.

Sur la photo de la collection de la Société historique du Marigot, outre la fontaine et les jolies demoiselles, on distingue en arrière-plan l'ancien Relais Terrapin devenu le restaurant Magia.

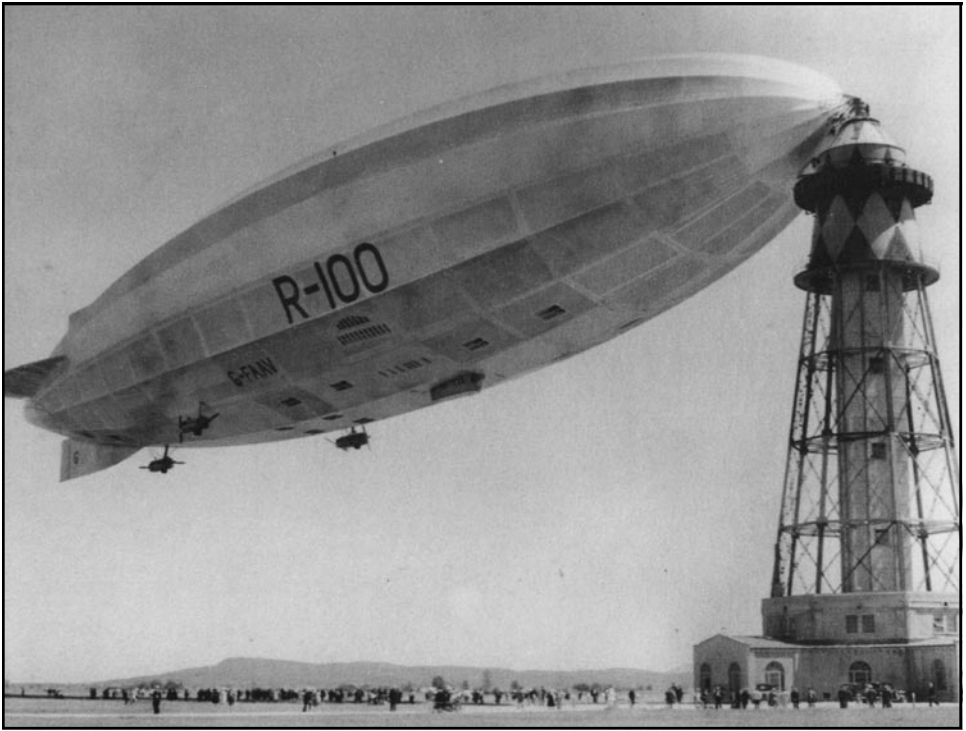


Terre de chasse

Il ne reste plus beaucoup de terrains, dans le Vieux-Longueuil et Greenfield Park, sur lesquels on pourrait construire. Ce ne fut évidemment pas toujours le cas. Au contraire, la Rive-Sud constituait un lieu privilégié pour les chasseurs, notamment pour ceux du Montreal Fox Hound Club, fondé en 1826 et renommé le Montreal Hunt Club ou encore ceux du Canadian Hunt Club qui avaient leur locaux au Slocum Lodge de Saint-Lambert. Les chasseurs adoraient venir pratiquer la chasse à courre au renard dans les savanes de Saint-Hubert. Le territoire de Saint-Lambert était également fort apprécié.

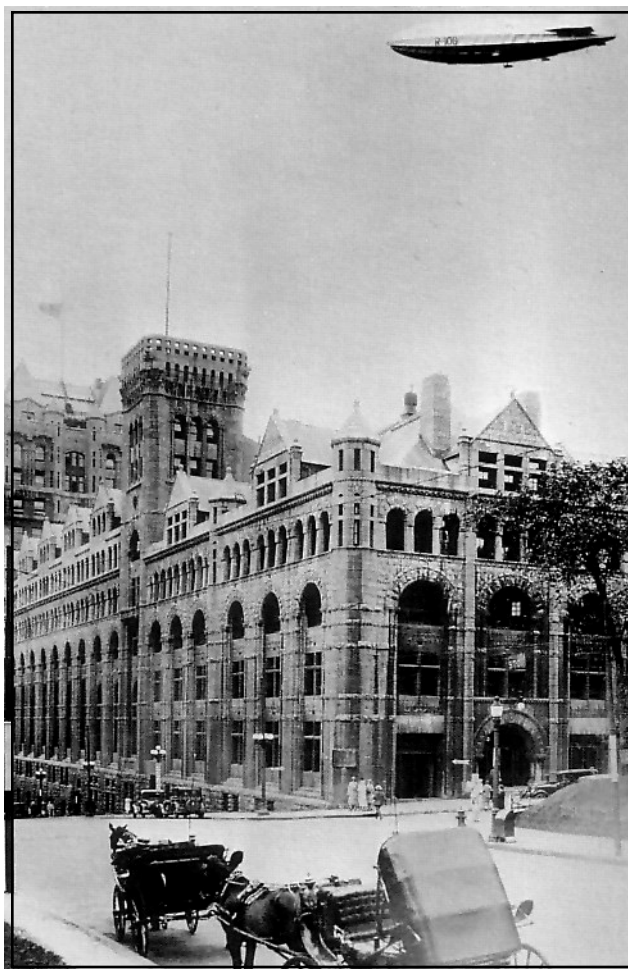


Le dirigeable R-100



Rares sont les événements qui ont attiré des centaines de milliers de personnes sur le territoire de la nouvelle ville de Longueuil. Ce fut cependant le cas en 1930, alors que le dirigeable R-100 séjourna à l'aérogare de Saint-Hubert. Cet énorme « cigare argenté » en impressionna plus d'un. Ses 37 membres d'équipage et ses sept passagers arrivèrent à Saint-Hubert le 1^{er} août. Le R-100 s'amarra au mât d'ancrage construit au coût d'un million de dollars. La tour comprenait un ascenseur pouvant transporter 14 personnes à une hauteur de 46 mètres. Des catastrophes impliquant des dirigeables mirent fin rapidement au rêve de voir ce type de transport s'implanter au Québec. En 1938, la tour, considérée comme dangereuse pour les petits avions, fut détruite. Elle n'aura servi que pour la seule expédition de 1930.





Gare Windsor Montréal



L'aviateur allemand Wolfgang Von Gronau à Longueuil

LA PRESSE

LE JOURNAL OÙ LES ÉDITIONS PRINCIPALES ONT LE PLUS FORT TIRAGE MOYEN DE TOUS LES QUOTIDIENS DU CANADA

— 16 RUES — ÉDITION QUOTIDIENNE — MONTREAL, MERCREDI 27 JUILLET 1932

PRIX: DEUX CENTINS

déchire le traité de Versailles

NOUVELLE PROUESSE AERONAUTIQUE

Mon Gronau arrive d'un seul bond du Labrador à Montréal

Les déclarations de von Papen

Le chancelier allemand et ses trois compagnons ont déclaré, hier soir, à l'époque de la Paix, que le traité de Versailles était une « erreur ».

Il a ajouté que le traité de Versailles était une « erreur ».

La controverse de presse est en bonne voie

Les journaux de Lord Beaverbrook vont relever les attaques de journaux.

EN AVANT TOUJOURS

Au cours de la semaine dernière, le tirage total de la "Presse" s'élevait à **1,000,000** de copies.

Une troisième traversée de l'Atlantique

Le célèbre pilote ne sait encore s'il ira jusqu'à Chicago.

Une envolée d'exploration

Montréal envoie des avantages comme terminus aérien transatlantique.

Une entrevue avec Gronau

Il s'agit d'un homme remarquable, un homme qui a fait beaucoup de choses. Il a été pilote, il a été ingénieur, il a été journaliste. Il a été tout cela. Il a été un homme qui a fait beaucoup de choses. Il a été un homme qui a fait beaucoup de choses.

En 1932, le Dornier *Wal Grönland*, piloté par un aviateur allemand de grande renommée, Wolfgang von Gronau, se pose à Longueuil.

Von Gronau reçoit d'ailleurs, cette année-là, le Clifford B. Harmon Trophy. Ce trophée, institué en 1926, souligne l'exploit le plus remarquable accompli par un aviateur. Ce trophée fut remis à Charles Lindberg, en 1927. Italo Balbo qui fera la traversée d'Italie jusqu'à Longueuil le reçoit également en 1933. Notons que ce trophée fut déposé, en 1950, au Smithsonian Institution.

Lors de son voyage en 1932, il est accompagné du copilote Von Roth, du mécanicien Frantz Hach et de l'opérateur radio Fitz Albrecht.

L'équipage part du Schlesvig-Holstein. Le voyage dure 36 heures entre le point de départ et l'arrivée à l'aérogare de la, FairchildAircraft à Longueuil. Les

aviateurs ont fait un vol direct de dix heures entre Cartwright, au Labrador, et Longueuil, soit une distance de 900 milles.

Une foule en délire s'est rassemblée sur la jetée de la Fairchild Aircraft pour l'accueillir. Le 26 juillet, vers vingt heures, l'équipage est reçu avec les grands honneurs. Le ministre de la Marine canadienne, Alfred Duranleau, le président de la Commission du port de Montréal, J. A. Rainville et le maire de Longueuil, J. Brais, présentent leurs félicitations. Plus tard, dans la soirée, l'équipage est emmené, dans une rutilante Ford, à Montréal où une foule nombreuse l'attend. Wolfgang von Gronau parle un français impeccable. Il explique à la radio de CKAC tous les détails techniques de son avion, le *Wal-Grönland*. Cet appareil a été créé par le renommé Claude Dornier (1884-1969). Le concepteur a travaillé pour la Zeppelin Aircraft où il a dessiné le premier avion entièrement fabriqué de métal. Dans les années 1920, il construit des hydravions. En 1929, il fabrique le Do X, alors le plus gros avion au monde.

Le Dornier Wal (baleine) Grönland comprend deux moteurs BMW VI Triebwerk de 12 cylindres qui développent 700 ch. L'appareil consomme 270 litres d'essence à l'heure et peut atteindre une vitesse de pointe de 230 km/h. C'est un monoplan à coque métallique munie de deux grandes nageoires latérales. Les moteurs sont placés en tandem au-dessus de l'aile et actionnent des hélices à quatre pales. L'appareil peut loger de 10 à 12 personnes et voler jusqu'à un plafond d'environ 3 000 mètres.

L'aviateur cherche à démontrer que la route qu'il a prise est la plus rapide et il vient en Amérique pour tenter de trouver une nouvelle route qui relierait l'Europe au Pacifique. Son voyage le mène donc au Japon, à Shanghai, à Hong-Kong, à Manille, au Myanmar, etc. Il arrive à Rome le 9 novembre 1932 après avoir effectué plus de 60 000 km de vol.

À son retour en Allemagne, il est nommé responsable de la formation des aviateurs dont les trajets nécessitent la traversée de l'océan. De 1934 à 1938, il préside l'aéroclub d'Allemagne et est vice-président de la Fédération aéronautique internationale.

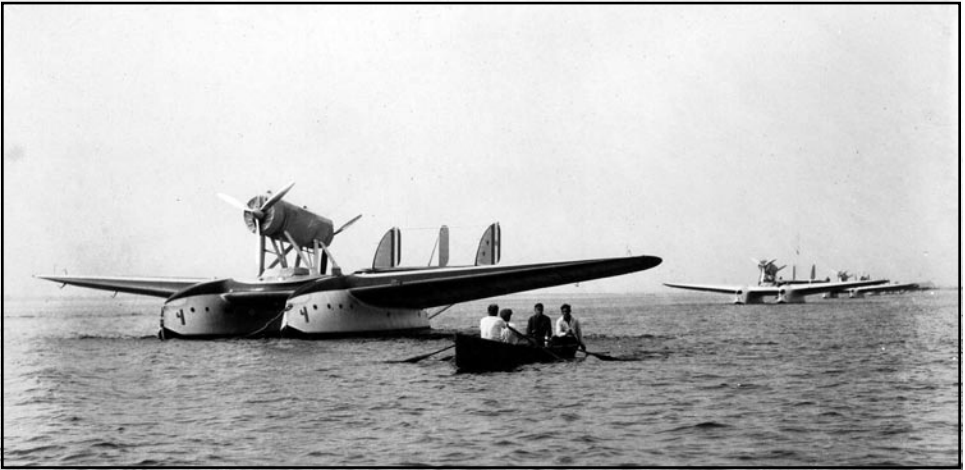
Pendant la guerre, il travaille à l'ambassade allemande à Tokyo et est prisonnier de guerre de 1945 à 1947.

Wolfgang von Gronau meurt en 1977. •

Italo Balbo

Italo Balbo était un personnage connu de l'Italie fasciste. Au moment de son vol, il était ministre de l'Aviation dans le gouvernement de Mussolini. L'équipage de 24 avions (25 au départ) et d'une centaine d'hommes rendit l'événement spectaculaire. Les Italiens voulaient célébrer les dix ans du fascisme. On l'indiqua d'ailleurs sur l'avion en y apposant un X à la fin du nom de l'avion, un Savoia Marchetti baptisé SM 55-X. Ce fut donc la traversée de la décennie du fascisme.

On attendit 1933 pour faire le voyage, car Chicago y tenait une exposition universelle sur le thème de « Un siècle de progrès ». Le vol de Balbo en fut un de marketing. Il voulut montrer aux Américains une Italie moderne et puissante. Montréal, Chicago et New York étaient toutes des villes qui avaient une minorité italienne importante. Le succès était assuré. Balbo et les autres aviateurs arrivèrent à Longueuil au mois de juillet 1933. Les aviateurs s'amarrèrent au quai de la Fairchild Aircraft. La plage de Longueuil était remplie entièrement, le service d'autobus ayant prolongé le service jusqu'à cet endroit. Les sirènes hurlèrent et les cloches sonnèrent. Italo Balbo embrassa la jeune Yola Narizzano qui venait de lui remettre une gerbe de fleurs et monta dans une Ford qui le mena à l'hôtel Mont-Royal. Une heure plus tard, il signa le livre d'or à l'hôtel de ville de Montréal. Puis il compléta son voyage à Chicago, puis New York, avant de retourner en véritable héros en Italie.



Collection Michel Pratt

Tragédies aériennes

La présence d'un aéroport militaire représente des risques d'incidents. Celui de Saint-Hubert n'y a pas échappé.

Au mois de février 1941, deux pilotes américains, Christopher George et Leigh Jackson, ainsi qu'un opérateur radio de Saint-Hubert, Sherman Hugh McCaughan, y perdirent la vie.

Au mois de juillet 1949, un as de l'aviation pendant la Seconde Guerre mondiale, Robert Kipp, mourut dans un accident d'avion à Saint-Hubert.

Au mois de novembre 1951, six des sept occupants d'un avion périrent lors de l'écrasement de leur avion à Saint-Bruno, peu de temps après leur décollage de l'aéroport de Saint-Hubert.

Écrasement, en 1953, à Ville Jacques--Cartier, d'un avion CF-100 sur deux maisons, rue Westgate, causant neuf morts.

Au mois d'octobre 1954, deux personnes furent tuées et deux autres sérieusement blessées dans un écrasement.

Un avion chasseur CF-100 s'écrase

Le 11 août 1953, toute la population de la région montréalaise est atterrée par la nouvelle de l'écrasement d'un chasseur CF-100, parti de l'aéroport de Saint-Hubert mais qui s'était écrasé sur des maisons de la rue Westgate à Ville Jacques-Cartier, encore connu à l'époque sous le nom de Coteau-Rouge.

L'accident fit 9 neuf morts dont 5 enfants. Les pilotes et copilotes furent également tués dans cette tragédie. Moment d'horreur pour Pierre Lavoie qui vit brûler vifs sous ses yeux ses trois petits-enfants. Le contrôle de l'incendie fut rendu ardu puisqu'il n'y avait pas d'eau courante, à l'époque, dans ce secteur.

LA PRESSE
Le plus grand quotidien français d'Amérique

69e ANNÉE — No 252 MONTREAL, MERCREDI 12 AOÛT 1953 PREX : CINQ CENTS

CHUTE D'UN AVION À RÉACTION: 9 MORTS
L'horrible tragédie de Coteau-Rouge, à ville Jacques-Cartier

2 familles décimées à ville J.-Cartier
Le puissant appareil bimoteur s'écrase sur deux maisons dont lesquelles sept personnes sont brûlées vives. 5 enfants au nombre des victimes.

Une panne de moteur
L'avion venait à peine de quitter la base aérienne de S. Hubert au moment de l'accident. — Les deux membres de l'équipage tués.

par Gaston Dupuy

Une triple explosion aura probablement mené à la suite de l'effroyable tragédie d'avion qui s'est déroulée hier hier après-midi, dans la banlieue de la métropole, alors que neuf personnes furent brûlées vives par l'écrasement d'un appareil à réaction CF-100 du CACF sur deux maisons de ville Jacques-Cartier.

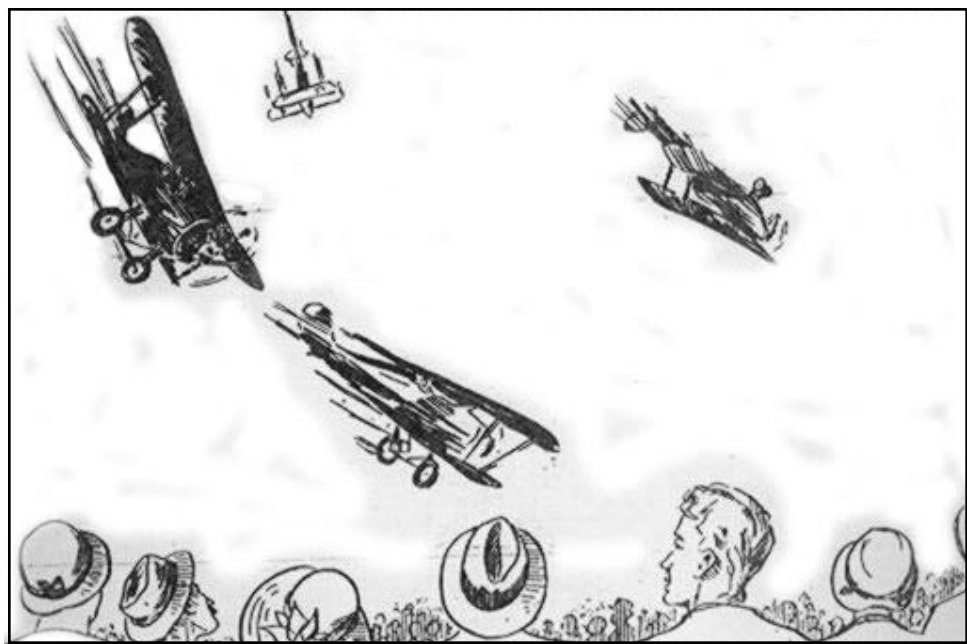
Sept des victimes, deux femmes et cinq enfants, se trouvaient paisiblement dans leurs domiciles quand l'appareil bimoteur, qui avait pris les airs quelques minutes



Spectacles aériens

De nombreux spectacles aériens ont eu lieu à l'aéroport de Saint-Hubert, les plus populaires étant ceux des années 1930 qui attiraient plus de 25 000 personnes.

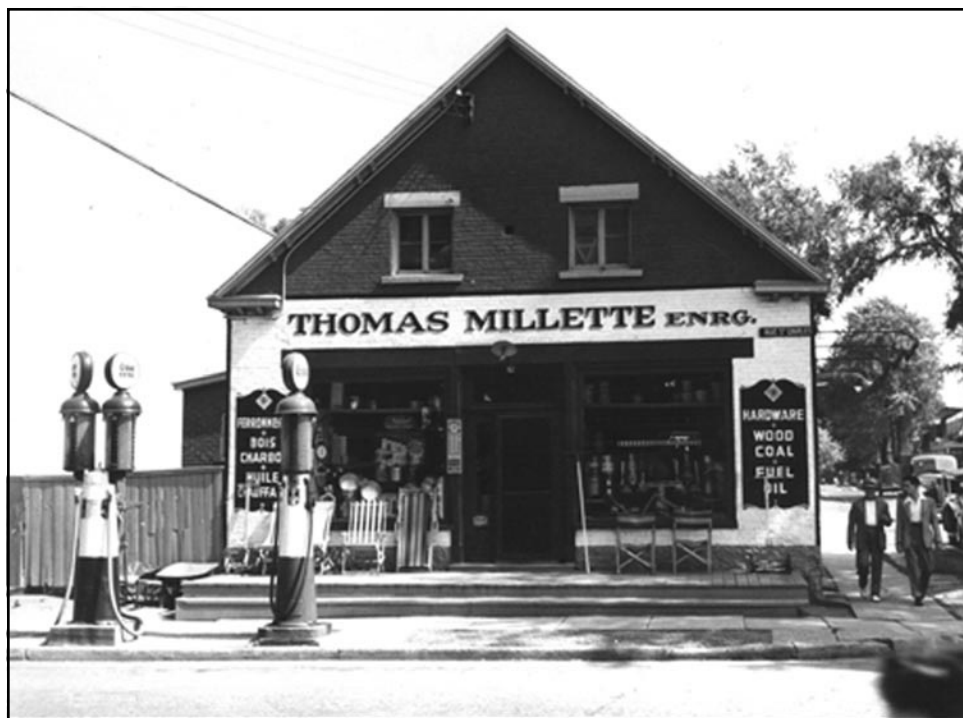
Dès l'ouverture de l'aéroport de Saint-Hubert, en 1927, les gens peuvent assister, les 6 et 7 juin, à des spectacles d'acrobatie aérienne. La Montreal Light Aeroplane Club en est la première instigatrice. Les spectacles s'étendent sur deux jours et attirent environ 20 000 personnes. Le premier spectacle fait appel au cirque Curtiss-Wright. Le second spectacle a lieu les 6 et 7 septembre 1930, le troisième Canadian Air Pageant les 15 et 16 août 1931, le quatrième les 20 et 21 août 1932, le cinquième les 19 et 20 août 1933 et le sixième, les 28 et 29 août 1937. La tradition s'est continuée jusqu'à tout récemment. Encore, dans les années 1990, on pouvait voir dans le ciel des avions faire des prouesses. Ceux qui restaient près de l'aéroport pouvant au surplus profiter du confort de leur balcon.



Station d'essence

Difficile à s'imaginer que les pompes de cette station d'essence étaient situées directement sur le trottoir de la rue Saint-Charles, à l'angle de la rue Saint-Jacques. La station était opérée par le commerce Thomas Millette, qui appartient, à partir de 1941, à Charles-Édouard Millette.

Les pompes possédaient, dans leur partie supérieure, des globes de verre contenant 10 gallons. On opérait cette pompe manuellement. Une fois dans le globe, l'essence descendait dans le réservoir de l'auto par gravité. Ce commerce était l'un des seuls à vendre de l'essence le dimanche.



Fête de la Saint-Jean-Baptiste

Le 24 juin nous célébrons la fête nationale du Québec. Il n'y a pas encore si longtemps, on célébrait plutôt la Saint-Jean-Baptiste. Défilés de chars allégoriques et festivités étaient au rendez-vous.

Au début du XX^e siècle, les Longueuillois avaient cependant une façon spéciale de choisir l'enfant personnifiant saint Jean-Baptiste. C'était la Société Saint-Jean-Baptiste locale qui déterminait l'heureux élu en procédant à une élection. Il en coûtait 5 cents du vote et celui qui ramassait le plus d'argent devenait le saint Jean-Baptiste. En 1903, Paul Pratt (que l'on aperçoit sur la photo), alors âgé de huit ans, remporta son élection contre Maurice Bourdon. Le dépouillement eut lieu à l'hôtel de ville de Longueuil où Jean Girouard, de la Société Saint-Jean-Baptiste de Longueuil, annonça les résultats : Paul Pratt obtint 10 250 votes et Maurice Bourdon 5 200. L'élection rapporta 770,40 \$ à la Société.

Paul Pratt remporta bien d'autres élections puisqu'il fut maire de Longueuil de 1935 à 1966.



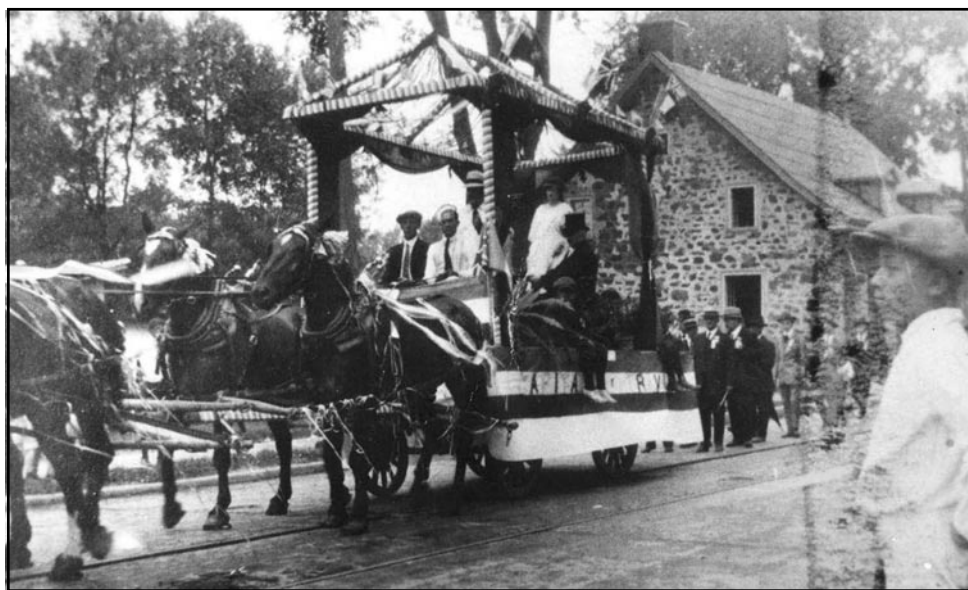
La fête du Travail

La fête du Travail, le premier lundi de septembre, représente pour la plupart d'entre nous un simple congé. Dans certaines villes, on en profite pour tenir des activités comme le Festival Métiers & Traditions de Longueuil. Pourtant, cette fête fut longtemps célébrée avec enthousiasme.

Au début du XX^e siècle, il y avait une puissante organisation ouvrière à Longueuil qui organisait, et ce jusque dans les années 1930, des fêtes avec parade de « chars allégoriques », jeux, course à pied, concerts de musique, discours de personnalités politiques, etc.

La photo représente une de ces parades à l'occasion de la fête du Travail, sur la rue Saint-Charles. Le charretier à la chemise blanche était un nommé Émile Gadbois. L'enfant aux traits asiatiques était sans doute issu de la famille chinoise qui possédait une buanderie sur la rue Saint-Charles.

On peut aussi remarquer les rails du tramway et, à droite, l'ancienne Maison de la fabrique, plus tard déménagée à côté du couvent des sœurs des Saints-Noms-de-Jésus-et-de-Marie.

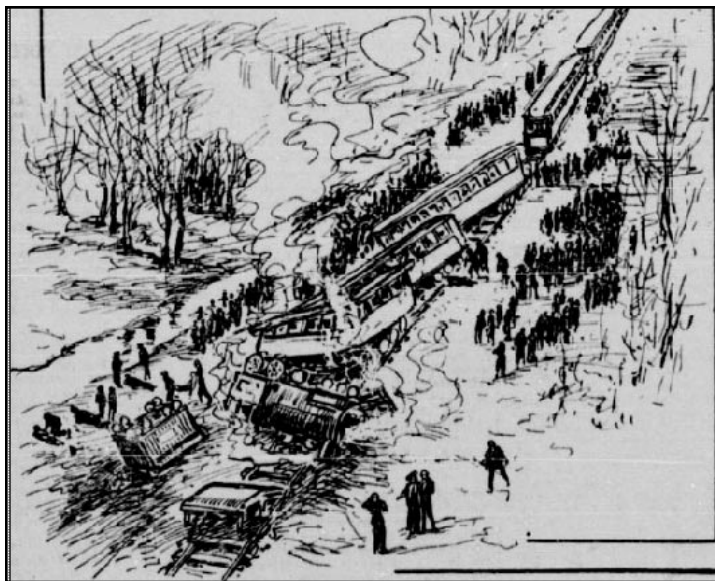


Fonds Charles-Édouard-Millette. Collection Société historique et culturelle du Marigot.

Tragédie ferroviaire à Saint-Hubert

Le dimanche 13 avril 1913 aura été catastrophique pour des passagers qui revenaient d'une excursion à Chambly. La firme C.C. Cottrell, une compagnie immobilière, avait fourni des billets gratuits pour venir visiter des lots de terrains à vendre. D'autres compagnies immobilières avaient également retenu les services de ce train. Deux trains furent remplis pour l'occasion. Au retour, vers 17 heures, leur train déraille près de East Greenfield, dans l'ancien secteur de Mackayville, aujourd'hui fusionnée à l'arrondissement de Saint-Hubert. Huit personnes furent tuées et près d'une vingtaine blessées. Parmi les morts on notait un résident de la rue La Fayette à Montréal-Sud, Martin White, 17 ans, fils de James White, le secrétaire-trésorier de l'ancienne ville de Montréal-Sud, fusionnée à Longueuil en 1961. Les autres personnes impliquées restaient sur l'île de Montréal. C'était la panique pour retrouver un ami, un enfant. Les secours n'arrivèrent sur les lieux que 90 minutes plus tard.

Le terrain très humide et le poids du convoi auraient causé le déraillement. Des wagons s'empilaient les uns sur les autres et certains corps étaient mutilés. Le conducteur J. T. Moses fut écrasé par la bouilloire; il avait signifié à sa récente épouse qu'il ferait siffler deux fois la locomotive en passant à proximité de sa résidence pour lui signifier ainsi que sa journée était terminée. Le signal ne vint jamais et c'était sa vie plutôt que journée de travail qui venait de prendre fin.



Incendie majeur au pont Victoria

Le dimanche matin 22 août 1920, vers 2 heures, le pont Victoria était menacé. Environ le tiers du plancher réservé aux autos et aux piétons, situé au centre du pont, fut en effet incendié. C'est un membre de l'équipage d'un train du Grand Tronc qui s'en rendit compte. Cinq locomotives arrivèrent sur les lieux mais l'équipement était inadéquat compte tenu de l'ampleur du feu et de sa rapide propagation. Les pompiers de Montréal et ceux de Saint-Lambert furent donc appelés. Un accident résultant de la collision deux camions à incendie provoqua des blessures à un capitaine. De nombreux boyaux d'arrosage furent raccordés pour atteindre la cible. Après trois heures d'efforts, le feu fut maîtrisé.

Le pont fut bloqué à toute circulation automobile si bien que le traversier de Longueuil ne cessa de transporter des automobilistes. À 18 heures, plus de 450 automobiles faisaient la queue du quai de la rue Quinn jusqu'au chemin de Chambly. Cependant, la nuit venue, certains d'entre eux, notamment des touristes américains arrivés sans avertissement dans le courant de la journée, durent coucher à la belle étoile en attendant leur tour.

Le débat sur la nécessité de la construction d'un nouveau pont fut ainsi relancé avec vigueur et 10 ans plus tard on inaugura le pont Jacques-Cartier.



Tragédie familiale

Les célébrations des Fêtes étaient à peine terminées que le malheur tomba sur une famille nombreuse de la rue Saint-André, dans le Vieux-Longueuil.

Madame Gadbois qui avait eu 18 enfants dont 12 avaient survécu, finissait ce 21 janvier 1935 son lavage. Comme il pleuvait à l'extérieur, elle décida de faire sécher le linge à l'intérieur. Au coucher, le bébé pleurait. La mère alla lui porter confort quand elle vit de la clarté provenant de la cuisine. Elle laissa donc le bébé dans son lit et inspecta la cuisine. Les vêtements crépitaient au-dessus du poêle et le feu avait gagné les vêtements attachés aux cordes. Alerté, son époux Émile Gadbois, prend une chaudière qu'il tente de remplir d'eau pendant que le feu prend de l'expansion. Il demande à sa femme de sortir rapidement avec le bébé. La mère porta son bébé chez un voisin et tenta désespérément d'entrer chercher ses autres enfants mais le corps policier l'en empêcha.

Le reste est horrible. Cinq enfants moururent brûlés vifs et sept personnes furent blessées dont certaines très gravement.

Le lendemain, les corps furent déposés en chapelle ardente au Collège de Longueuil. Les enfants du collège défilèrent les uns après les autres devant les petits cercueils de leurs amis. Puis, ce furent autour des étudiantes du couvent et ainsi de suite.

Une foule importante assista aux funérailles particulièrement éprouvantes pour la famille.



Autobus contre train



Au mois de janvier 1941, une centaine de travailleurs se rendaient, en train, à leur travail à la Fairchild Aircraft située à proximité de la Pratt & Whitney. Le train qui empruntait la ligne Montréal-Sorel, sur l'actuelle piste cyclable, commença à traverser le chemin de Chambly lorsqu'il frappa de plein fouet un autobus de la compagnie Richard Taxi qui se dirigeait vers l'aéroport de Saint-Hubert. Le choc fut brutal. Deux personnes moururent sur-le-champ et 24 autres furent blessées, le train projetant l'autobus sur une longue distance.

La scène était horrible puisqu'on voyait un peu partout des traces de sang dans la neige, des chaussures avec leur revêtement de caoutchouc. Une personne décédée se retrouva même en morceaux sous le chasse-neige du train. Comble de malheur, l'autobus qui transportait deux blessés graves vers l'hôpital Notre-Dame de Montréal heurta, en chemin, un autobus! La scène attira le tout Longueuil et la circulation fut bloquée sur le chemin de Chambly pendant pratiquement toute la journée.

Une vente de trop

Zotique Bourdon, un agent immobilier et vendeur d'automobiles était un personnage connu du milieu. Il avait été élu conseiller municipal dans le secteur de Fatima de 1911 à 1913.

En ce 25 août 1917, il ne se doutait pas qu'il allait vendre une automobile de trop. Un jeune homme de 24 ans, Roméo Bolduc, était sur le quai de Longueuil lorsqu'il demanda à Eugène Héroux, le futur fondateur de la renommée compagnie Héroux de Longueuil, si son auto était à vendre. M. Héroux répondit que non mais que son associé pourrait lui vendre une Overland. M. Héroux demanda au charretier Béland d'amener M. Bolduc, qui se fait passer pour un nommé Paradis, au Terrapin, sur la rue Saint-Charles. M. Bolduc demanda au commis du Terrapin, Aldéric Brisset, où il pouvait se procurer une automobile. On lui répondit soit chez Pigeon et Daigneault qui vendait des McLaughlin ou soit chez Bourdon qui vendait des Overland. M. Bolduc demanda au commis de téléphoner à M. Bourdon.

Confiant, M. Bourdon invita l'acheteur à souper et à coucher chez lui avec la complicité de son épouse Florida Pelletier. L'acheteur potentiel signa le contrat et demanda de le reconduire, dans sa nouvelle auto, chez lui, à Saint-Guillaume d'Upton, où il pourrait vendre deux autres automobiles. M. Bourdon n'y vit que du feu. Il alla à banque d'Hochelaga et prit 50 \$ pour couvrir son séjour.

En chemin, Roméo Bolduc sortit un pistolet de calibre 38 et l'assassina. Il fut reconnu coupable de meurtre prémédité et fut pendu le 5 avril 1918 alors qu'une foule de 3 000 personnes entourait les murs de la prison.



Photo : une automobile Overland comme celle vendue par Zotique Bourdon à l'assassin.

Déneigement

Certains citoyens de la ville réclament presque la tête du maire pour les retards de déneigement. Ces gens auraient été fort malheureux dans les années 1930 alors que c'est à la pelle qu'on déneigeait encore la plupart des rues. Certaines tempêtes laissaient une quantité abondante de neige qu'il fallait tasser sur le côté des trottoirs. Il était alors presque impossible de voir du trottoir ce qui se passait dans la rue et vice versa. Les personnes sans emploi, fort nombreux pendant ces années de crise économique, ne se plaignaient pas de cette petite source de revenus.



Un commerçant dort sur le fleuve

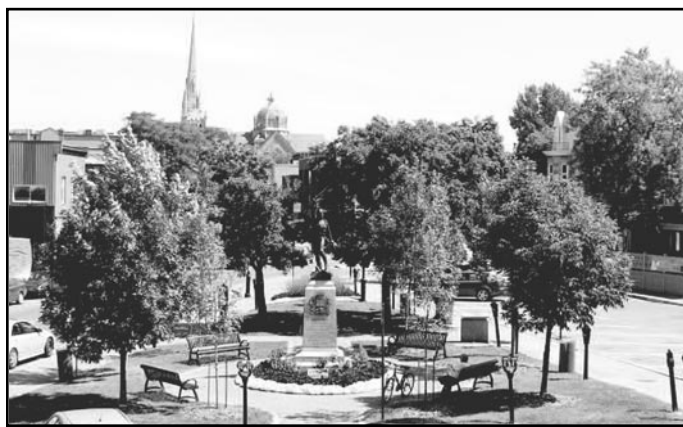
Au mois de mars 1900, Joseph Lamarre, commerçant de Longueuil revint de Montréal par le pont de glace. Alors qu'il faisait tempête. Mal lui en prit car la poudrière était telle qu'il avait complètement perdu le sens de l'orientation. Croyant bien faire, il décida de ne point bouger et d'attendre dans sa calèche emmitouflé dans ses couvertures jusqu'au lendemain matin. A son réveil, le temps s'était éclairci. Il croyait que dans les secondes qui suivraient il atteindrait la rive mais stupéfaction il trouva son cheval mort gelé. Il dut donc abandonner sa voiture et se rendre à Longueuil à pied.

Parc Saint-Jean-Baptiste

Ce petit parc triangulaire de la rue Saint-Charles fut aménagé en 1885 alors qu'on y érigea la statue de Saint-Jean-Baptiste, placée anciennement dans le parc Saint-Jean-Baptiste, à côté de l'église Saint-Antoine. En 1888, on y installa un abreuvoir pour chevaux à l'extrémité est. À l'origine, le parc était boisé. On y inaugura le monument au soldat inconnu, sculpté par Émile Brunet, le 11 novembre 1923, d'abord installé à l'extrémité est du parc. En 1951, on y installa une fontaine. Une nouvelle statue de Saint-Jean-Baptiste fut inaugurée en 1960. Les deux monuments furent inversés de position après des travaux majeurs au mois de mai 1961, travaux qui réduisirent la superficie du parc pour y élargir de 4,5 mètres la rue Saint-Charles et y aménager des places de stationnement. Tous les arbres furent alors systématiquement abattus.



Parc au tout début des années 1900



Parc vers 2006

Photo par Michel Pratt

Parc Saint-Charles ou LRA ou Catherine-Primot



L'ancien chalet du parc Saint-Charles ou *LRA*.

Le parc Saint-Charles, maintenant Catherine-Primot, est l'un des plus vieux parcs récréatifs de Longueuil. Situé entre les rues Montarville, de Châteauguay et Saint-Charles, il fut ainsi baptisé au mois de décembre 1946. Utilisé pendant de nombreuses années par la Longueuil Recreative Association (LRA), le chalet du parc fut construit en 1947, selon les plans de Paul Paquette. Certains se souviendront des projections cinématographiques qui y eurent lieu. Ce quartier était composé, jusque dans les années 1950, en majorité d'anglophones.

En 1975, le parc fut rénové de façon majeure et son chalet, au 195, rue Châteauguay, remplacé. En 1979, un terrain de soccer y fut aménagé.

La chandellerie Mailloux



La chandellerie Mailloux, qui vient d'être démolie, fut l'une des plus importantes usines de cierges et de chandelles au Canada. Elle fut fondée en 1885 par Jules Lasnier (1854-1921) à l'angle des rues Saint-Antoine et du Bord-de-l'Eau. M. Lasnier possédait une belle maison située à proximité de la manufacture et ce dernier fut très impliqué dans le développement du Vieux-Longueuil. Il fut conseiller municipal du quartier Est de Longueuil, du 2 novembre 1898 à 1900, et de 1904 à 1908. Il épousa Cédulie Bernard en 1879 et lui légua, à son décès, tous ses biens. Son épouse créa alors une fiducie qui fut administrée par son fils Charles jusqu'à son décès, en 1957, à l'âge de 76 ans. Flora Lasnier, la sœur de Charles, devint administratrice de la fiducie. En 1959, la manufacture de chandelles fut gravement endommagée par un incendie, les pertes totalisant plus de 75 000 \$. Au décès de Flora Lasnier, les héritiers vendirent leurs parts à Jean-Marie Lasnier qui revendit en 1970, l'entreprise à la compagnie J.-E. Mailloux. En 1991, la compagnie J. B. Baillargeon, qui possédait une manufacture de chandelles à Saint-Constant, en fit l'acquisition. Puis, la compagnie Savim prit possession de l'emplacement, mais l'usine fut inoccupée jusqu'à sa démolition.

Le Parc Michel-Chartrand



Le Parc Michel-Chartrand de Longueuil attire chaque année des milliers de personnes, soit lors de fêtes populaires comme la Fête du citoyen ou encore simplement pour s'y promener. Encadré par la rue Adoncour et les boulevards Fernand-Lafontaine, Jean-Paul Vincent et Curé-Poirier Est, le parc dispose d'une aire de 1 850 000 mètres carrés, soit l'équivalent du parc du Mont-Royal. Il possède un pavillon d'accueil au 1895 rue Adoncour, un autre chalet, un rond de glace, un terrain de pétanque, des manèges pour les enfants et des aires de pique-nique, notamment près des Trois lacs. On peut le parcourir grâce à sept kilomètres de sentier où il est possible d'observer les nombreux oiseaux qui viennent se nourrir à même les mangeoires installées un peu partout dans le boisé. Déjà, en 1965, la Cité de Jacques-Cartier avait prévu, à la suite du rapport de l'urbaniste Jean-Claude Lahaie, l'établissement d'un important parc urbain à cet endroit. Dès 1969, la Ville de Longueuil refusa toute demande de construction dans cette base de plein air. En 1971, le parc fut nettoyé par le biais du programme « Perspectives -Jeunesse ». Les recherches préliminaires du projet débutèrent en 1972 et, le 16 avril 1973, la Ville nomma un directeur de projet. Le 5 novembre 1973, la Ville fondait l'Office municipal de développement urbain, spécifiquement dans le but de mettre en branle ce projet et, en 1974, procédait à l'acquisition de divers terrains dans le cadre de projet. En 1976, elle procéda à l'expropriation de tous les lots de la base qui ne lui appartenaient pas. En 1980, un vaste programme d'aménagement du parc (buttes, système d'alimentation en eau, barrages, nettoyage) fut instauré. Autrefois connu sous

le nom de Base de plein air la Ville de Longueuil lui octroya son nom de Parc Régional en 1988. Depuis 1995, un très beau cadran solaire équatorial, fabriqué de façon artisanale par Serge Dion et Louis Mailloux, de Baie-Saint-Paul, y a été installé, près du pavillon. Depuis 2010, le site porte le nom de Parc Michel-Chartrand, un ancien syndicaliste.

En 2015, le sculpteur Armand Vaillancourt a conçu un monument intitulé *Hommage à Michel Chartrand et à la force ouvrière*.

Les zouaves pontificaux



Collection de l'ancienne paroisse de Notre-Dame-de-Grâces

Lors des événements protocolaires, il était fréquent de voir un groupuscule de zouaves accompagner un curé, un évêque ou simplement assister à des manifestations sociales dans une paroisse comme à la Saint-Jean-Baptiste. Les zouaves avaient été fondés à la fin de l'année 1860. Ils devaient soutenir le pape Pie IX contre les troupes dirigées par Garibaldi. Le 20 septembre 1870, Rome capitule et le pape dissout le mouvement.

À Longueuil, Pierre-Basile Lamarre se rendit en Italie en 1868 pour défendre le pape; il devint plus tard le maire de la Municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil (la future ville de Jacques-Cartier) du 8 janvier 1883 au 4 avril 1898. Sur la photo, quelques zouaves escortent le curé de la paroisse de Notre-Dame-de-Grâces qui s'apprête à procéder à une cérémonie religieuse. On remarquera leur habillement particulier, notamment le port du képi et un pantalon bouffant.

Un policier ligoté au poste de police

Les policiers de Longueuil ont eu affaire à toutes sortes de vols, mais l'un d'eux fut pour le moins inusité. En effet, c'est le poste de police lui-même qui fut l'objet d'une attaque armée.

Au mois de novembre 1898, le constable de nuit, M. François-Xavier Lefebvre, se reposait sur un lit du poste de police sur la rue Saint-Jean, près de la rue Saint-Charles, lorsque des individus cognèrent à la porte. Les quatre individus masqués, une fois entrés dans le poste, sortirent leurs revolvers et forcèrent le policier à ouvrir le coffre-fort qui contenait la somme de 120 \$ et un billet de loterie de la Louisiane. Les voleurs prirent ensuite les menottes d'acier et attachèrent le policier ; ils prirent un de ses mouchoirs, y insérèrent un morceau de charbon et s'en servirent comme bâillon en le posant dans la bouche du policier. Ce n'est que le lendemain matin qu'un employé du marché public venu chercher la clé de l'édifice prit connaissance de la situation. M. Lefebvre avait été chef de police pendant 16 ans avant de démissionner de son poste suite à une sévère blessure.



Repêché à la dynamite

Le jeune Joseph Marcil, qui demeurait sur la rue Labonté, près du fleuve, suivait la même routine que d'habitude. Il travaillait à la manufacture de valises Fournier, sur la rue Notre-Dame à Montréal, et prenait le traversier Longueuil comme mode de transport. Au retour de son travail, alors que le bateau accostait au quai de la rue Quinn, le jeune homme voulut sauter du bateau sur le quai, mais il manqua sa manœuvre, tomba à l'eau, et se noya.

On n'arrivait pas à trouver le corps. Après maintes tentatives, et compte tenu du désespoir de sa famille, on employa un moyen extrême : la dynamite. Au quatrième dynamitage, le corps remonta à la surface. On aurait pu s'attendre à pire, c'est-à-dire le récupérer en morceaux, mais il n'avait qu'une légère égratignure au visage. Son corps fut exposé à la résidence de ses parents, avant les funérailles.

.....

Funérailles en chaloupe

Les inondations étaient choses courantes à Longueuil. Elles donnaient lieu à des scènes spectaculaires, comme le renversement d'un chalet, des promenades en chaloupe, d'immenses blocs de glace qui obstruaient les rues. Cependant, une des scènes les plus inusitées se passa dans la ville de La Prairie, en mars 1903, alors que le village fut particulièrement touché par une inondation. Des funérailles avaient été prévues et il n'était pas question de les annuler. Le cercueil de Mme Octave Bisailon, de Montréal, fut transporté en chaloupe. Derrière, suivaient d'autres chaloupes transportant les membres de la famille revêtus des habits de deuil. Arrivés près de l'église, on dut transporter le cercueil à bout de bras, les deux pieds dans l'eau. Puis comble de malheur, l'église était inondée.

Bœuf enragé rue Saint-Charles

Au mois d'août 1910, un bœuf furieux s'échappa de son enclos de la rue Frontenac, à Montréal, et se jeta dans le fleuve. Il traversa le cours d'eau et arriva sur la rive de Longueuil.

Même affaibli par sa traversée, il sema la panique sur la rue Saint-Charles en semblant défier tout le monde. Un policier de Montréal, M. Bagot, l'ayant suivi en chaloupe, le tua d'un coup de feu, sur Saint-Charles, près de Saint-Alexandre. Le bœuf fut ramené à Montréal par le bateau vapeur.

.....

Vols de poules

Au mois de juillet 1909, la police de Longueuil était sur le qui-vive. Il n'y avait pas un soir où un cultivateur de Longueuil ne porta pas plainte à la police qu'on lui avait volé des poules. On confia au policier Charron le mandat de tout faire pour trouver le voleur. M. Charron avait la certitude que le voleur venait de Montréal et scruta à la loupe les passagers qui prenaient le bateau vapeur Longueuil. Sa stratégie fut bonne, car en fouillant une poche que transportait un individu, il y découvrit neuf poules. Le constable amena donc le voleur au poste de police, mais le cambrioleur réussit à s'enfuir. Ce fut alors le début d'une course effrénée à qui allait être le plus rapide et habile. Finalement, le policier remporta le défi et ramena l'individu la main au collet.

Plainte contre les cochons

Vous en avez ras le bol de la présence sur votre terrain du chien du voisin qui aime tellement votre beau gazon qu'il y laisse régulièrement certains souvenirs ? Vous en avez fait part au propriétaire qui la trouve bien drôle et vous songez à porter plainte devant les tribunaux, mais vous ne le ferez probablement pas... Consolez-vous.

Au mois d'avril 1840, Marcel Tremblay porte plainte devant les tribunaux contre Michel Dubuc ; le plaignant et l'accusé sont de Longueuil. M. Tremblay accuse M. Dubuc d'avoir laissé errer quatre cochons sur son terrain. L'année suivante, Antoine Marcil se plaint que son voisin, François David, a laissé errer sur son terrain 9 bêtes à cornes, 8 moutons et 4 cochons. Quelques semaines plus tard, c'est Antoine Vincent qui se plaint que Louis Arès a laissé circuler 20 bêtes à cornes sur son terrain. Tous les accusés ont été condamnés à payer une amende. Mais attention... En 1843, Jean-Baptiste Ste-Marie, cultivateur de Longueuil, porte plainte contre Rémy Sénécal, de Saint-Bruno, parce que celui-ci a laissé errer sur son terrain... un taureau !

Une valise envolée

Jamais une personne ne pourrait songer aujourd'hui obtenir le service qu'une dame a reçu au mois de juin 1932.

M^{me} Anthony C. Bourdon, une Américaine malgré son nom de famille, embarqua à bord du transatlantique Doric, en partance du port de Montréal, à destination de l'Europe. Quelque temps après le départ, on s'aperçut qu'on avait oublié sa valise sur le quai d'embarquement. On la retrouva et on communiqua avec l'aéroport de Saint-Hubert pour trouver un avion qui irait la porter à Québec, où le bateau faisait une courte escale.

L'aviateur tenta de rentrer la valise dans l'avion, sans succès. Il l'attacha alors à l'extérieur, sur l'avion, et entreprit son périple.

La résistance au vent était telle qu'il doubla le temps prévu et dut rebrousser chemin peu après son départ de Saint-Hubert avec... la valise. M^{me} Bourdon n'a donc pas eu d'autre choix que de récupérer sa valise... à son retour à Montréal.

.....

Un concert boucane

Certains fumeurs se plaignent aujourd'hui d'être évacués des lieux publics. Les temps ont bien changé, car ils ont déjà tenu le haut du pavé.

En effet, au début du XX^e siècle on organisait des concerts-boucane. Ce fut notamment le cas à Longueuil, le 26 août 1911, au club Lemoine. On remettait aux spectateurs des pipes de plâtre toutes neuves et l'on fumait toute la soirée au son de l'orchestre et ses chanteurs.

La chaux

Nous avons été témoins de la découverte d'un four à chaux lors de fouilles archéologiques à l'emplacement de l'ancienne chandellerie Lasnier-Mailloux au mois d'avril 2005. Encore au XX^e siècle, dans les années 1920, le conseil municipal achetait de la chaux pour blanchir les clôtures. Au mois d'avril 1928, le conseil municipal tenta de minimiser l'impact des inondations qui envahissaient les sous-sols de nombreuses maisons du Vieux-Longueuil en offrant gratuitement de la chaux aux propriétaires qui en feraient la demande pour assécher les murs des sous-sols affectés. De l'avis d'un médecin local, il s'agissait d'une technique tout à fait hygiénique.



Halloween

Environ 80 étudiants de l'Université McGill avaient décidé de venir jouer les trouble-fêtes à Longueuil en cette soirée d'Halloween de 1903. Des dommages furent causés à certaines résidences si bien que la police dut intervenir. Voyant qu'elle ne faisait pas le poids face aux insurgés, elle fit sonner les cloches de l'église et celles de la caserne des pompiers. Le temps de le dire, plusieurs centaines de citoyens du village de Longueuil étaient sur les lieux repoussant les étudiants. Ceux-ci se réfugièrent sur le quai du traversier, mais le bateau vapeur n'y était plus. Une bataille en règle s'en suivit. Des étudiants furent battus et jetés à l'eau. Une cinquantaine d'entre eux furent blessés et nombreux furent ceux qui durent être hospitalisés. La nouvelle fit les manchettes de nombreux journaux et fut même publiée par le *Chicago Tribune*.

Baleine

On est habitué de voir des baleines à Tadoussac, mais pas vraiment à Longueuil. À la fin du mois d'octobre 1901, une baleine d'une cinquantaine de pieds se promène dans le port de Montréal. L'alarme est sonnée et c'est la course à celui qui l'aura tuée le premier. À tirer de partout, on se tire dessus et une personne mourut, atteinte d'une balle égarée. Quelques jours plus tard, Alexandre Sabourin voit la baleine échouée sur la rive de Longueuil. Il la ramène jusqu'au pied de la rue Grant. La bête est vendue, empaillée et exposée pendant quelques semaines.



Dessin de l'époque montrant M. Sabourin avec la baleine aux abords de la rue Grant.
Collection La Patrie

Courrier du Sud

L'hebdomadaire a été fondé en 1947 par Jean-Paul Auclair. Son tirage initial était de 8 000 exemplaires distribués gratuitement à Longueuil et à Saint-Lambert. Le siège social était situé à Montréal-Sud, sur la rue Victoria, aujourd'hui Saint-Laurent ; il déménagea ensuite près de la Taverne du Roi, puis sur le chemin de Chambly, à proximité de la rue Guillaume, et finalement, en 1958, à son emplacement actuel au 267, rue Saint-Charles Ouest.

Charles-Henri Dubé en fut le premier rédacteur en chef, de 1953 à 1958. Lucien Beaugard occupa ce poste de 1974 à 1984 alors que le journaliste François Laramée le remplaça jusqu'en 2002 alors qu'il devint directeur des communications de la nouvelle Ville de Longueuil. Ginette Claude Perron le remplaça. Geneviève Michaud, puis Ali Dostie occupèrent par la suite cette fonction.

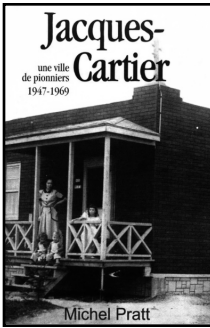
Le journal put compter sur la collaboration de l'excellent photographe Bernard Brault et sur des articles, pendant le référendum de 1980, de nul autre que René Lévesque. Doris Lussier y a aussi offert sa chronique « Philosophies » pendant une vingtaine d'années.

Sur le plan strictement local, Thérèse Girouard y signa « Le Billet de la semaine » durant 40 ans et Syd Gross publia une chronique, en anglais, pendant plus d'une trentaine d'années.

Lucie Masse occupa longtemps le poste d'éditrice du journal qui appartient au groupe Sun Media, une filiale de Québecor, puis à Transcontinental et à Gravité Média.



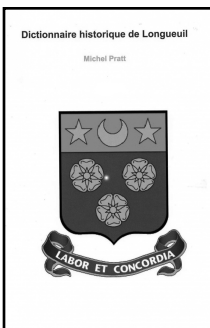
Jean-Paul Auclair



Édition 2021. En 1947, à moins d'une dizaine de kilomètres surgit une ville ouvrière qui pousse comme un champignon. La pauvreté est extrême. Il n'y a pas d'aqueduc et les rues sont en terre.

Pourtant, les gens qui viennent d'Abitibi ou de Saint-Henri abondent en tentant de réaliser le rêve de devenir propriétaire. Il n'y a que deux policiers dans ce "farwest" québécois. Tout est à construire, à défricher. Cette ville a inspiré le cinéaste André Forcier, le felquiste et journaliste Pierre Vallières, le médecin et écrivain Jacques Ferron.

Disponible sur amazon.ca section livres, à la librairie Alire (Place Longueuil) et à la Société historique et culturelle du Marigot.



Édition 2022. Fort apprécié des chercheurs, des journalistes, des étudiants, des fonctionnaires ainsi que des passionnés d'histoire et de généalogie, l'édition 2022 de ce dictionnaire encyclopédique et historique constitue un outil incontournable pour celles et ceux qui s'intéressent au récit de leur ville. Élus municipaux, organismes culturels et communautaires, entreprises, paroisses, écoles et thèmes divers se succèdent admirablement pour nous permettre non seulement de renouer avec nos origines, mais aussi de mieux comprendre notre présent.

Disponible sur amazon.ca section livres.

La version électronique de ces ouvrages figure sur le site internet de l'auteur :

<https://michelpratt.quebec/wp/>

