

# Coufil des ans

Bulletin de la Société historique de Bellechasse



Les plébiscites 4

Les seigneuries 8

Les chemins de fer 13

Les moulins 24

Joseph-Alphonse Couture 26

Joseph Marceau 30



**Conseil d'administration**

président: Jean-Pierre Lamonde, 418 887-3761  
lamondej@globetrotter.net

vice-président: Pierre Prévost, 418 882-3528  
marie-josée.deschenes@globetrotter.net

trésorière: Gisèle Lamonde, 418 887-3761  
gisele.lamonde@globetrotter.net

secrétaire: Nicole Picard, 418 837-9768  
picard.tardif@sympatico.ca

Lise Fleury-Gosselin: 418 887- 6030  
fleuryl@globetrotter.net

Réjean Bilodeau: 418 789- 3664

Paul St-Arnaud: 418 884-4128  
paulst-arnaud@globetrotter.net

Yvan De Blois: 418 883-3056  
ydeblois@globetrotter.net

Conrad Paré: 418 887-3238  
Compar@globetrotter.net

Claude Gignac: 418 789-2990

**Membres d'honneur**

0006 André Beaudoin

0008 Claude Lachance

0016 Fernand Breton

0019 Benoît Lacroix

0038 Claudette Breton

0162 Charles-Henri Bélanger

0131 Conrad Paré

**Territoire**

Armagh, Beaumont, Buckland, Honfleur, La Durantaye, Saint-Anselme, Saint-Camille, Saint-Charles, Sainte-Claire, Saint-Damien, Saint-Gervais, Saint-Henri, Saint-Lazare, Saint-Léon-de-Standon, Saint-Magloire, Saint-Malachie, Saint-Michel, Saint-Nazaire, Saint-Nérée, Saint-Philémon, Saint-Raphaël, Sainte-Sabine, Saint-Vallier.

**Responsable de la publication:** Société historique de Bellechasse

**Rédacteur en Chef :** Jean-Claude Tardif

**Équipe éditoriale :** Pierre Prévost, Claude Gignac, Jean-Pierre Lamonde et Conrad Paré.

**Inscription et renouvellement :** Lise Gosselin

**Révision des textes :** Louise MacDonald

**Conception graphique :** Julien Fontaine - julien.fontaine278@gmail.com



**Couverture:**

Inscrites dans le paysage de Bellechasse, la couleur sang du Hart rouge en bordure du fossé de censive qui mène à l'église, et la blancheur d'une neige radieuse, évoquent ici la Pâque chrétienne, fête traditionnelle importée de France au Québec par les anciens Canadiens. La Durantaye, hiver 2011.  
Photo: Paul St-Arnaud

Cotisation annuelle: 25 \$

Adresse postale: 8, avenue Commerciale, Saint-Charles, GOR 2T0

Courriel: redaction@shbellechasse.com

Site Web: www.shbellechasse.com

**Dépôt légal:**

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006 ISSN D381 079

Les textes publiés dans cette revue sont la responsabilité de leurs auteurs.

Le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Sauf exception, Au fil des ans est publié quatre fois l'an.

La Société historique de Bellechasse, incorporée en 1985, est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

# Présentation

Une nouvelle année nous invite à faire des bilans et des projets. La revue de votre société, votre revue, vous a rejoints à quatre reprises en 2010; un numéro au contenu diversifié provenant de collaborateurs comme vous, membres de la Société historique, et trois numéros spécialisés. Le premier portait sur Ste-Claire et fut presque entièrement produit par Yvan De Blois. Le second nous a rappelé l'influence des communautés religieuses en Bellechasse. Pierre Prévost en a été le principal artisan. Le dernier nous a démontré tout ce dont est capable une équipe dynamique et fière de sa communauté. En effet, le comité des fêtes du centième anniversaire de La Durantaye, en plus d'avoir organisé les fêtes à l'été 2010, a produit un magistral livre de 300 pages et en a fait une synthèse pour les lecteurs et membres de la société. À tous ces bénévoles, nous disons merci. C'est par des gens comme vous que les plus belles choses arrivent. Vos lecteurs et compatriotes bellechassois vous en sont reconnaissants.

Pour la prochaine année, nous souhaitons traiter divers sujets entourant l'histoire, la généalogie et le patrimoine. St-Nérée fête son 125e anniversaire. Pourquoi pas un numéro spécial sur cette communauté sise en plein centre de Bellechasse? Nous vous invitons à nous faire part de vos idées et suggestions, et surtout à nous envoyer des textes, des photos, des archives. Un comité éditorial composé de Jean-Pierre Lamonde, Conrad Paré, Pierre Prévost, Yvan De Blois et Claude Gignac assure une orientation au contenu, au ton et à la présentation de la revue. Une formation en histoire nous a été prodiguée par Yves Hébert, historien reconnu sur la Côte du Sud et au Québec, mais, encore une fois, la véritable vitalité de la revue repose sur ses lecteurs. Votre encouragement nous est précieux.

Le présent numéro traite de divers thèmes tous liés à notre région : les plébiscites, les chemins de fer, les seigneuries et les moulins. De plus, on fait connaissance avec l'histoire d'une famille d'ici, les Marceau, et on découvre l'importance d'un personnage qui a consacré sa vie à la promotion de la race des chevaux canadiens, Joseph-Alphonse Couture. Bonne lecture à toutes et à tous.

Jean-Claude Tardif – Rédacteur en chef  
418-837-9768 / picard.tardif@sympatico.ca

## Sommaire

Présentation	2	Les moulins du seigneur de La Durantaye	23
Au fil des mois	3	Joseph-Alphonse Couture	25
Les plébiscites de 1898 et de 1942 dans la circonscription de Bellechasse	4	Histoire de Joseph Marceau	29
Les seigneuries de l'est de Bellechasse et leur évolution	8	Les plus beaux paysages de Bellechasse	33
Les chemins de fer, le Grand Tronc	14	Nécrologie en patrimoine bâti	34
La plaine côtière de Bellechasse au moment de la Conquête	19		



## Au fil des mois Jean-Claude Tardif

- Guy Labrecque vient de publier un livre sur St-Camille intitulé *La mémoire du temps*. On peut se le procurer en appelant au numéro 418-244-3016.
- Le Musée maritime du Québec situé à L'Islet a profité d'un projet d'agrandissement et de rénovations de plus de 4,4 M\$ en 2010. Avec ses 3 salles d'exposition, son chantier de construction navale, ses 12 000 artefacts et documents anciens, il est le plus complet au Canada. Une fierté pour toute la Côte du Sud. Voir son site [www.mmq.ca](http://www.mmq.ca) (Informe Affaires, novembre 2010, p.19).
- Au moment où la revue britannique *The Banker*, une référence internationale en matière d'information financière désignait le Mouvement Desjardins « Bank of the Year 2010-Canada » il célébrait, le 6 décembre 2010 ses 110 ans. C'est la première fois au Canada qu'une institution financière coopérative se voit accorder cet honneur. Desjardins a également reçu le prestigieux Prix québécois de l'entreprise citoyenne dans la catégorie Bilan social et accédé au palmarès 2010 des 10 entreprises canadiennes les plus admirées pour leur culture d'entreprise. La caisse populaire est indissociable de l'histoire, du patrimoine et du développement des régions, dont Bellechasse. Félicitations et meilleurs voeux à notre généreux commanditaire. (Le Journal de Lévis, 8 décembre 2010, p. 10 et 25).
- Marie-Josée Deschênes, qui est membre de la Société historique de Bellechasse, est très demandée par les temps qui courent. Elle est membre de l'ordre des architectes et détentrice d'une maîtrise en architecture qui a porté sur l'évolution des approches critiques dans les projets québécois de réanimation architecturale. Elle offre une formation en patrimoine bâti dans diverses villes et municipalités du Québec à l'intention des élus municipaux, des membres de comités consultatifs d'urbanisme, et autres personnes concernées par la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti. Pour en savoir davantage visiter le site [www.cmsq.qc.ca](http://www.cmsq.qc.ca).
- Robert Lebrun, qui fut membre de la Société historique de Bellechasse et rédacteur en chef de la revue *Au fil des ans*, est décédé le 6 décembre dernier à St-Damien. Nos condoléances à ses proches.
- Le fondateur de l'Enseignerie, Ghyslain Grenier de St-Michel, a obtenu la première place et le prix « Mérite » dans la catégorie « Enseignes sculptées » du concours « Imagemakers 2010 », décerné dans le cadre du congrès annuel de l'industrie de l'enseigne à Toronto. (Le Peuple de Lévis, 16 décembre 2010, p. 17 et Le Progrès de Bellechasse, 9 décembre 2010, p. 18).
- La Fabrique de Beaumont poursuit la vente de billets au profit de la campagne de restauration de l'église. Les tirages de prix auront lieu le 14 février 2011. [www.fabriquedebeaumont.org](http://www.fabriquedebeaumont.org).
- Dans le cadre des « Célébrations Lévis 2011 », le Journal de Lévis tient une chronique historique. Récemment, on a rappelé l'histoire de Guillaume Couture qui devint le 15 mai 1647, le premier habitant de la seigneurie de Lauzon. Il est l'ancêtre de tous les Couture. Originaire de Rouen en Normandie, il épousa Anne Aymart le 16 novembre 1649 et ils eurent 10 enfants. Il est décédé le 4 avril 1701 à l'âge de 84 ans. Des membres de sa famille ont été les premiers occupants du 107 rue du Domaine à Beaumont, voisin du seigneur Charles Couillard, son beau-frère. (Le Journal de Lévis, 15 décembre 2010, p.2).
- St-Philémon est en lice pour faire partie du top 50 des municipalités plein-air du Québec 2011, selon le magazine québécois *Géo Plein Air*. Vous êtes invités à voter pour cette municipalité en allant sur le site [www.geopleinair.com](http://www.geopleinair.com) (Le Progrès de Bellechasse, 27 janvier 2011, p.20).
- Six interprètes de chansons de Lévis, Bellechasse et Québec ont prêté leurs voix pour réaliser un CD intitulé « Autour d'ici » avec un accent sur la superbe région des Etchemins/Bellechasse (Le Progrès de Bellechasse, 27 janvier 2011 p.16).
- Cinq participants ont été primés dans le cadre du concours de photographie des plus beaux paysages de Bellechasse organisé par la Société historique de Bellechasse. (La Voix du Sud, 8 décembre 2010, p. 13).
- Le 28 novembre 2010, monsieur Sylvio Godbout a fêté ses 105 ans. Né à St-Damien, il résidera ensuite à Pointe-Lévy, Armagh, St-Damien et, depuis 2003, à St-Raphaël. Il aime dire que la grange qu'il a construite en 1960 sera encore là dans 100 ans. (La Voix du Sud, 8 décembre 2010, p. 11).
- Le 25 décembre 2010, madame Yvonne Fradette de Saint-Raphaël a fêté ses 102 ans. Née à cet endroit, elle a ensuite vécu à Québec où elle possédait avec son mari un établissement hôtelier sur le boulevard Ste-Anne. Elle était revenue s'installer chez sa fille Gabrielle Fradette, dans sa paroisse d'origine. (Le Progrès de Bellechasse, 6 janvier 2011, p.2).
- À l'aube de ses cent ans, madame Marie-Lise Brochu-Létourneau a accepté la présidence d'honneur de la 9e édition du Souper-bénéfice de St-Lazare qui aura lieu le 12 mars prochain et qui vise à soutenir financièrement les diverses activités et services locaux. Née le 23 décembre 1910, madame Brochu est arrivée à St-Lazare en 1929, a épousé Henri Létourneau en 1936 et acquis le magasin général en 1956. Elle est reconnue pour son engagement dans sa communauté. (La Voix du Sud, 29 décembre 2000, p.10 et Le Progrès de Bellechasse, 27 janvier 2011 p.5).
- St-Nérée fêtera son 125e anniversaire en 2011. Un party du Nouvel An a été organisé au complexe municipal le 31 décembre dernier pour souligner les festivités à venir. (La Voix du Sud, 22 décembre 2010 p.6).

### Erratum

Dans le volume 22 numéro 4, pages 18 et 19, il s'est glissé une erreur dans l'identification de l'auteur des photos. Il aurait fallu lire Paul St-Arnaud au lieu d'Yvan Gravel sous la photo de la page 19 intitulée "Les espaces latéraux ont été convertis en aires de service" et lire Yvan Gravel au lieu de Paul St-Arnaud sous la photo de la page 18 intitulée "Le plan visait à conserver l'aspect d'une église".

## Les plébiscites de 1898 et de 1942

# La circonscription de Bellechasse

par Jacques Carl Morin

À quelque cinquante ans d'intervalle, deux consultations populaires furent tenues dans l'ensemble du Canada; la première portait sur la prohibition des boissons alcooliques, la seconde sur la conscription. Les résultats de ces plébiscites, comme on les appelait alors, mirent en évidence « les deux solitudes », une thèse qu'évoquera plus tard l'écrivain Hugh MacLennan.

### 1898

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, l'ivrognerie semble, aux yeux de plusieurs, un mal répandu aussi bien au Québec qu'ailleurs en Amérique du Nord. Pour remédier à ce fléau qui, selon certains, mènerait à la mendicité, au dévergondage, voire au crime et à la folie, des sociétés de tempérance sont créées. Le combat est initié par les protestants des États-Unis, puis par ceux du Canada anglais. Au Québec français, la croisade contre l'intempérance est l'œuvre de grands prédicateurs comme Charles Chiniquy, Alexis Mailloux et Édouard Quartier. Cette lutte contre l'infâme passion pour la bouteille remporte un certain succès comme en témoignent les nombreuses adhésions aux sociétés de tempérance, les grandes assemblées de tempérants, les croix noires installées dans les maisons, l'érection de monuments de tempérance et l'adoption de mesures législatives visant à restreindre le commerce de l'alcool comme la loi Dunkin et la loi Scott.

Des groupes veulent aller plus loin et font pression sur le gouvernement canadien afin que celui-ci décrète la prohibition. Le conservateur John A. Macdonald, qui personnellement ne dédaignait pas la dive bouteille, refuse d'aller dans cette direction.

À son congrès national de 1893, le Parti libéral adopte une résolution en faveur d'un référendum pancanadien sur la prohibition de l'alcool. Après la victoire de Wilfrid Laurier aux élections de 1896, son ministre de l'Agriculture, Sydney Arthur Fisher, présente et

fait adopter l'Acte concernant la prohibition de l'importation, fabrication et vente des liqueurs enivrantes qui prévoit que la question suivante sera soumise au vote des électeurs :

Le 4 août 1898, le débat sur cette première consultation populaire en sol canadien est lancé. Le vote sur la question est prévu pour le 29 septembre.

« Êtes-vous en faveur de l'adoption d'un acte prohibant l'importation, la fabrication ou la vente de spiritueux, vins, ale, bière, cidre et toutes autres liqueurs alcooliques servant de boisson ? »

La campagne plébiscitaire donne lieu à des débats passionnés entre les tenants de la prohibition de l'alcool, que certains qualifient de « buveurs d'eau », et leurs opposants.

Quelque 44 % des électeurs canadiens, tous mâles, comme c'est la loi à l'époque, se donnent la peine d'aller voter. Au Québec, 81 % des votes déposés sont contre la prohibition;

seules sept circonscriptions comptant une bonne proportion d'anglo-protestants votent pour la prohibition.

Dans la circonscription de Bellechasse, qui compte alors une population de 18 368 habitants, près des deux tiers des 3 621 électeurs se rendent aux urnes pour dire non à la prohibition dans une proportion de 97.89 %; le vote des « buveurs d'eau » ne recueille que 50 voix sur 2 378, soit à peine 2.1 %. Tous les votes déposés dans les urnes à Saint-Vallier et à Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland sont anti prohibitionnistes.

À l'extérieur du Québec, 63 % des électeurs répondent affirmativement à la question. Au total, dans les sept provinces et les trois districts, le vote favorable à la prohibition l'emporte par 13 916 voix, soit 51.2 % des votes déposés qui représentent à peine 22.5 % de l'ensemble des électeurs inscrits.

Le premier ministre Wilfrid Laurier choisit de ne pas tenir compte des résultats du plébiscite, estimant que la faible participation des électeurs d'une part et la mince majorité obtenue en faveur de la prohibition d'autre part ne justifient pas l'adoption d'une loi aussi répressive, d'autant plus que le Québec, son bastion politique, a massivement voté contre.

### 1942

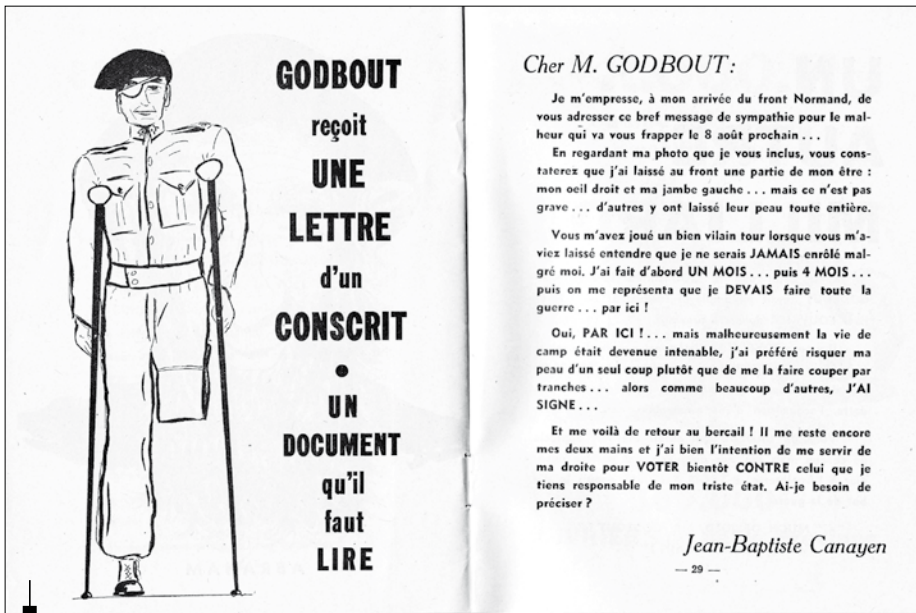
Au début de septembre 1939, le Canada entre en guerre. Dans les 12 mois qui suivent, les Québécois sont appelés aux urnes à deux reprises. Moins de 3 semaines après le début des hostilités en Europe, Maurice Duplessis déclenche des élections. Le chef libéral, Adélard Godbout, fait campagne avec son grand frère fédéral qui vient dire aux Québécois, par le truchement d'Ernest Lapointe, qu'un gouvernement libéral n'imposera jamais la conscription pour le service outre-mer. Godbout lui-même met sa tête sur le billot en déclarant que :

« Comme chef du parti libéral (...) je vous affirme avec toute la force dont je suis capable que le gouvernement d'Ottawa ne décrètera jamais la conscription militaire. Je m'engage sur l'honneur, en

#### Plébiscite du 29 septembre 1898

Municipalités	Pour la prohibition	Contre la prohibition
Saint-Étienne de Beaumont	1	113
Saint-Vallier	0	184
Saint-Michel	10	154
Saint-Charles	3	250
Saint-Gervais	1	220
Saint-Raphaël	7	282
Saint-Nérée	4	155
Saint-Lazare	6	174
Saint-Damien	2	138
Saint-Cajetan d'Armagh	3	221
Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland	2	165
Saint-Philémon	4	108
Saint-Magloire	1	164

Compilation effectuée à partir du Rapport du greffier de la Couronne en chancellerie, Documents de la session, vol. 14, 8<sup>e</sup> Parlement, session 1899, vol. XXXIII, n° 20.



Lettre de Jean-Baptiste Canayen à son premier ministre



Adélard Godbout

pesant chacun de mes mots, à quitter mon parti et même à le combattre si un seul Canadien français, d'ici la fin des hostilités en Europe, est mobilisé contre son gré sous un régime libéral ou même sous un régime provisoire auquel participeraient nos ministres actuels dans le cabinet King. »

Convaincus par leurs dirigeants politiques qu'ils ne seront jamais conscrits, les Québécois confient les rênes de la province à Godbout en élisant 70 députés libéraux sur 86, avec 54 % des suffrages exprimés. Dans la circonscription de Bellechasse, le libéral Valmore Bienvenue défait le député unioniste sortant, Émile Boiteau, par 2 515 voix contre 2 131, alors que Lucien Faguy de l'Action libérale nationale recueille de peine et de misère 77 votes.

Aux élections fédérales du 26 mars 1940, William Lyon Mackenzie King conserve le pouvoir. Les libéraux triomphent au Québec en prenant, si l'on compte les trois libéraux indépendants élus, 64 sièges sur 65. Les Québécois ont cru les ténors libéraux, les Lapointe, Cardin, Power,

venus leur dire qu'ils étaient, avec le premier ministre, le rempart contre la conscription. Dans la circonscription de Bellechasse, Louis-Philippe Picard, avocat et secrétaire du ministre de la Justice, conserve le siège aux libéraux; il recueille 6 585 votes contre 2 366 pour son adversaire, le comptable Édouard Morissette.

La mort de Lapointe, l'opinion des Canadiens à l'extérieur du Québec en faveur d'un effort de guerre total et l'évolution de la situation sur le front européen changent la donne. King se sent « encarcanné » par sa promesse de ne pas avoir recours à l'enrôlement pour le service militaire outre-mer. S'il n'est pas encore prêt à décréter la conscription, il voudrait néanmoins avoir les mains libres au cas où il deviendrait nécessaire de l'imposer. Aussi, en janvier 1942, le discours du trône annonce que les électeurs canadiens seront consultés à ce sujet.

Les Québécois se sentent trahis. Le gouvernement King leur a fait une promesse et il demande à l'ensemble des Canadiens de l'en délier. Lors du débat sur l'adresse en réponse

*Cher M. GODBOUT:*

Je m'empresse, à mon arrivée du front Normand, de vous adresser ce bref message de sympathie pour le malheur qui va vous frapper le 8 août prochain...

En regardant ma photo que je vous inclus, vous constaterez que j'ai laissé au front une partie de mon être : mon oeil droit et ma jambe gauche... mais ce n'est pas grave... d'autres y ont laissé leur peau toute entière.

Vous m'avez joué un bien vilain tour lorsque vous m'avez laissé entendre que je ne serais JAMAIS enrôlé malgré moi. J'ai fait d'abord UN MOIS... puis 4 MOIS... puis on me représenta que je DEVAIS faire toute la guerre... par ici !

Oui, PAR ICI !... mais malheureusement la vie de camp était devenue intenable, j'ai préféré risquer ma peau d'un seul coup plutôt que de me la faire couper par tranches... alors comme beaucoup d'autres, J'AI SIGNÉ...

Et me voilà de retour au bercail ! Il me reste encore mes deux mains et j'ai bien l'intention de me servir de ma droite pour VOTER bientôt CONTRE celui que je tiens responsable de mon triste état. Ai-je besoin de préciser ?

*Jean-Baptiste Canayen*

— 29 —

au discours du trône, onze députés du Québec, tous des libéraux sauf Sasseville Roy, refusent leur confiance au gouvernement. Les Onze demandent sans succès, d'une part, que le gouvernement s'en tienne à ses engagements et au mandat contre la conscription pour service outre-mer qu'il a reçu du peuple canadien lors des élections générales de 1940 et, d'autre part, que les cultivateurs et les pêcheurs ainsi que les personnes engagées dans les occupations connexes à l'agriculture et aux industries de guerre soient exemptés du service militaire. Pour sa part, le député de Bellechasse vote, avec la majorité, contre cette motion qui est battue.

Par ailleurs, 47 députés du Québec s'opposent également à l'adoption de la Loi sur le plébiscite. En deuxième lecture, le député de Bellechasse « *paire* <sup>1</sup> » avec le représentant de Rosthern; mais il indique qu'il se

1. « *pairage* » Convention d'appariement entre deux parlementaires, chacun d'eux s'engageant à s'abstenir de voter pendant l'absence de l'autre afin de maintenir l'équilibre des voix entre les partis. Le *pairage* se pratiquait de façon officielle autrefois; il y avait même un Registre des pairs [sic]. On trouve encore des « *paires* » au début des années 1960.
2. « *païrer* » Convenir avec un collègue d'un groupe adverse de ne pas voter pendant une période ou sur une question déterminée.





Le premier ministre King déposant son bulletin de vote

serait prononcé contre le projet de loi s'il avait eu à voter. Louis-Philippe Picard n'est pas présent en Chambre lors du vote en troisième lecture.

La campagne sur le plébiscite est lancée le 9 mars 1942 en vue du vote le lundi 27 avril. Le député de Bellechasse se prononce pour le OUI et demande à des électeurs de Bellechasse de voter selon leur conscience, mais après avoir réfléchi sérieusement et s'être déchargés de tout préjugé. Si le NON pouvait éviter la conscription, il dirait à ses électeurs de voter NON mais tel n'était pas le cas, selon lui. Il se dit favorable à un effort de guerre total et adéquat pour la sécurité du pays et pour la sauvegarde de nos libertés et de nos institutions démocratiques.

À l'Assemblée législative, René Chalout, député nationaliste de Kamouraska, présente la motion suivante :

« La Législature exprime l'avis;

a) que les électeurs de cette province doivent répondre NON à toute question relative à la libération du gouvernement fédéral de ses promesses et engagements touchant le service militaire obligatoire hors du Canada;

b) que les cultivateurs et les employés de ferme doivent être exemptés de tout service militaire, quel qu'il soit. »

Le débat terminé, l'adoption d'un amendement vient édulcorer la motion principale qui se lit désormais comme suit :

- Que cette chambre estime qu'elle n'a pas à se prononcer comme telle, mais qu'il importe de laisser à chacun de ses membres, comme à tous les citoyens de la province, la liberté absolue d'exprimer leur opinion personnelle à l'occasion du prochain plébiscite;
- Qu'il est opportun, pour intensifier la production agricole en cette province, d'appuyer la politique du gouvernement fédéral concernant les travaux du sol.

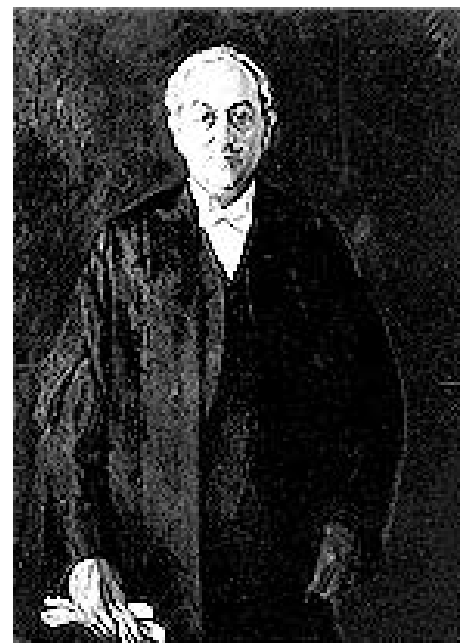
Le 10 avril 1942, 55 membres de l'Assemblée législative, dont Valmore Bienvenue, député de Bellechasse, votent en faveur de la motion alors que douze votent contre; parmi ces derniers, Duplessis et la très grande majorité des députés unionistes ainsi que René Chalout, le parrain de la motion qui ne la reconnaît plus comme sienne.

Le résultat du plébiscite du 27 avril 1942 est sans équivoque. Au Québec, les NON l'emportent avec 993 663 voix contre 376 188, soit 72,5 % des suffrages exprimés. Toutes les circonscriptions québécoises à l'extérieur de l'île de Montréal se prononcent pour le NON. À Québec et dans sa banlieue, près de 82 %

refusent au fédéral le droit de renier ses promesses. Dans Beauce, Dorchester et Portneuf, les votes en faveur du NON vont chercher au-delà de 90 % d'appui. Il en est de même à Bellechasse où 10 341 électeurs sur 14 514 inscrits se sont prévalus de leur droit de vote; selon les chiffres officiels, 676 ont voté OUI et 9 588 ont voté NON.

À l'opposé, neuf circonscriptions montréalaises donnent un vote affirmatif dont Saint-Antoine/Westmount, Mount-Royal et Saint-Laurent/Saint-Georges où l'appui au OUI dépasse 80 %. Dans le reste du Canada, les OUI recueillent 80 % des voix. Signalons cependant que se rangent dans le camp du NON trois circonscriptions du Nouveau-Brunswick, une du Manitoba, une de la Saskatchewan et une de l'Alberta, qui comptent des minorités francophones importantes.

Quelques semaines plus tard, la Loi modifiant la Loi de 1940 sur la mobilisation des ressources nationales est adoptée pour lever les restrictions sur le service militaire outre-mer. Lors du vote en troisième lecture, 141 députés se prononcent en faveur de la mesure législative alors que 45 s'y opposent, y compris le député Picard qui estime qu'il est de son devoir de tenir compte du sentiment



Valmore Bienvenue

exprimé par ses compatriotes. Même s'il a désormais les mains libres, King hésitera longtemps avant d'avoir recours à la conscription pour service outre-mer. Ce n'est que le 23 novembre 1944 que le gouvernement y donnera suite. Peu après, le premier ministre pose la question de confiance à l'endroit de son gouvernement dans la poursuite d'un vigoureux effort de guerre. Le 7 décembre, la circonscription obtient l'appui de 143 députés alors que 70 votent contre. En revanche, la députation québécoise ne suit plus : Louis-Philippe Picard, député de Bellechasse, ainsi que 35 de ses collègues s'y opposent pendant que seulement 20 accordent leur confiance à King.

Près de 13 000 conscrits, appelés de manière méprisante « *zombies* », seront envoyés outre-mer avant la fin de la guerre, mais seulement 2 463 se joindront à des unités sur le terrain et 69 moururent au combat.

Godbout sera limogé de son poste de premier ministre en 1944 pour n'avoir pas respecté ses engagements pris au scrutin de 1939. Dans la circonscription de Bellechasse, le libéral Valmore Bienvenue sera malgré tout réélu; il recueillera 4 762 voix alors que ses adversaires, Émile Boiteau de l'Union Nationale, et Joseph-Albert Bonenfant du Bloc populaire en obtiendront respectivement 4 217 et 599.

King et ses libéraux seront réélus en 1945; au Québec, ils feront élire 53 députés sur 65. Louis-Philippe Picard conservera son siège avec 6 928 voix contre 3 540 pour le candidat du Bloc populaire, Joseph-Albert Bonenfant, télégraphiste. Les conservateurs, en pleine déconfiture, ne présenteront pas de candidat.

Le relevé du résultat du plébiscite tenu le 27<sup>e</sup> jour d'avril 1942 a été publié dans la Gazette du Canada du mardi 23 juin 1942 (Vol. LXXV, no. 413). Il comprend pour chacun des districts électoraux, le nombre de bureaux de scrutin, le nombre des votes déposés dans l'affirmative, le nombre des votes déposés dans la négative, le nombre des bulletins de vote rejetés, le vote total et le nombre de noms sur la liste des votants. Il comprend également le nombre de votes déposés par les votants militaires du Canada.

Contrairement aux rapports du greffier de la Couronne en chancellerie pour le plébiscite de 1898 et à ceux du Directeur général des élections pour les élections générales, on ne trouve pas dans le rapport du Directeur général du plébiscite les résultats officiels, bureau de scrutin par bureau de scrutin, ou paroisse par paroisse; ils ne semblent pas disponibles aux Archives nationales du Canada malgré nos demandes.

### Résultats officiels du plébiscite du 27 avril 1942

Circonscription de Bellechasse		
MUNICIPALITÉS	OUI	NON
Armagh	8	802
Beaumont	21	282
Berthier	21	342
Buckland	10	444
La Durantaye	6	242
Saint-Camille	25	411
Saint-Charles	93	535
Saint-Damien	26	443
Saint-François	73	440
Saint-Gervais	7	677
Saint-Henri	40	833
Saint-Jean-Chrysostome	20	406
Saint-Lazare	24	358
Saint-Magloire	15	537
Saint-Michel	468	74
Saint-Nérée	240	17
Saint-Philémon	38	385
Saint-Raphaël	101	505
Sainte-Sabine	12	172
Saint-Vallier	18	406

*Les résultats indiqués dans le tableau ci-dessus sont officiels et incomplets dans la mesure où ils ne représentent que ceux de 66 bureaux de scrutin sur 72; ils proviennent de ce que les journaux, en l'occurrence ici L'Action catholique, 28 avril 1942, p. 3, en ont publié.*



Louis-Philippe Picard

## Louis-Philippe Picard (1899-1959)

Né à Rivière-du-Loup, le 12 août 1899, il était le fils de Philippe Picard et de Dorothee Beaulieu.

Après ses études au Petit Séminaire de Québec et à l'Université Laval, il fut admis au Barreau du Québec en 1924 et nommé conseil en loi du roi en 1940. Il fréquenta également l'Académie de droit international de La Haye et le Bureau des études internationales de Genève.

Il fut journaliste judiciaire aux quotidiens *L'Événement* et *Le Soleil* et Secrétaire du ministre de la Justice, Ernest Lapointe, de 1926 à 1930 et de 1935 à 1940.

Élu député libéral de la circonscription de Bellechasse à la Chambre des communes aux élections générales du 26 mars 1940, il fut réélu en 1945, 1949 et 1953. Il démissionna le 2 août 1955 pour devenir ambassadeur du Canada en Argentine et occupa ce poste du 5 août 1955 au 4 novembre 1958. Il décéda à Québec le 22 mai 1959. Il était l'époux de Madeleine Mercier.



## Avis de convocation

Assemblée générale annuelle 2011 de la Société historique de Bellechasse

le 1<sup>er</sup> mai 2011

à Saint-Léon-de-Standon

Les membres de la Société historique de Bellechasse sont invités à assister à l'assemblée générale annuelle de leur organisation qui se tiendra au sous-sol de l'église de Saint-Léon-de-Standon le dimanche 1er mai à 14 h.

Le projet d'ordre du jour est le suivant :

- Bienvenue aux participants
- Lecture et adoption de l'ordre du jour
- Nomination d'un (e) secrétaire d'assemblée, s'il y a lieu
- Lecture et adoption du procès-verbal de l'assemblée générale de 2010
- Suivi des actions au PV, s'il y a lieu
- Présentation du bilan financier 2010
- Modifications aux règlements généraux
- Rapport du président sur les activités de 2010 et perspectives 2011
- Élections du conseil d'administration
- Varia
- Questions et suggestions des membres, tirage de prix de présence
- Clôture de l'assemblée

Après la réunion, un goûter sera servi et nos hôtes de Saint-Léon nous présenteront leur projet **Espaces Mémoires vivantes.**

## Les seigneuries de l'est de Bellechasse et leur évolution

par Conrad Paré

L'objet du présent article porte sur les seigneuries de l'est de Bellechasse. On y fait un rappel de la chronologie des concessions et on présente quelques figures qui vont servir à illustrer leur implantation. Les seigneuries concédées entre celles de Lauzon et de Bellechasse (Berthier) l'ont été dans l'ordre chronologique suivant :

**La Durantaye**, à Olivier Morel de La Durantaye, le 29 octobre 1672.

**Vincennes**, au Sieur François Bisot, le 3 novembre 1672.

**Beaumont**, à Charles Couillard des Islets, le 3 novembre 1672.

**Monte à Peine**, au Sieur de Vitré, le 24 septembre 1683.

**Lamartinière**, au Sieur de La Martinière, le 5 août 1696.

**Livaudière**, à Hugues-Jacques Péan, le 20 septembre 1744.

En additionnant la largeur de chacune des seigneuries, on obtient une distance totale de 420 arpent, ou 5 lieues, de terre sur le côté sud du fleuve Saint-Laurent en face de l'île d'Orléans. Les détails concernant chacune des concessions accompagnent les figures suivantes où l'on retrouve les limites territoriales des étendues de terre concédées par les gouverneurs et intendants de la Nouvelle-France.

Signalons que les concessions, en particulier celles faites au Sieur de La Durantaye, n'ont pas toutes été ratifiées par le Roi; nous avons indiqué ces dernières en pointillé sur la carte.

On observe que les dimensions frontales exprimées dans les actes de concession ne sont la plupart du temps qu'approximatives; citons comme exemple la seigneurie de Beaumont

qui a tantôt une lieue de front, tantôt deux lieues, la réalité est 1.25 lieue; et celle de La Durantaye, trois lieues de front, lorsqu'elle n'a en réalité que 2.5 lieues. Nous avons utilisé la carte du ministère des Terres et Forêts à l'échelle de quatre milles au pouce qui montre les limites finales et officielles des divisions du secteur à l'étude et que nous reproduisons dans la dernière figure.

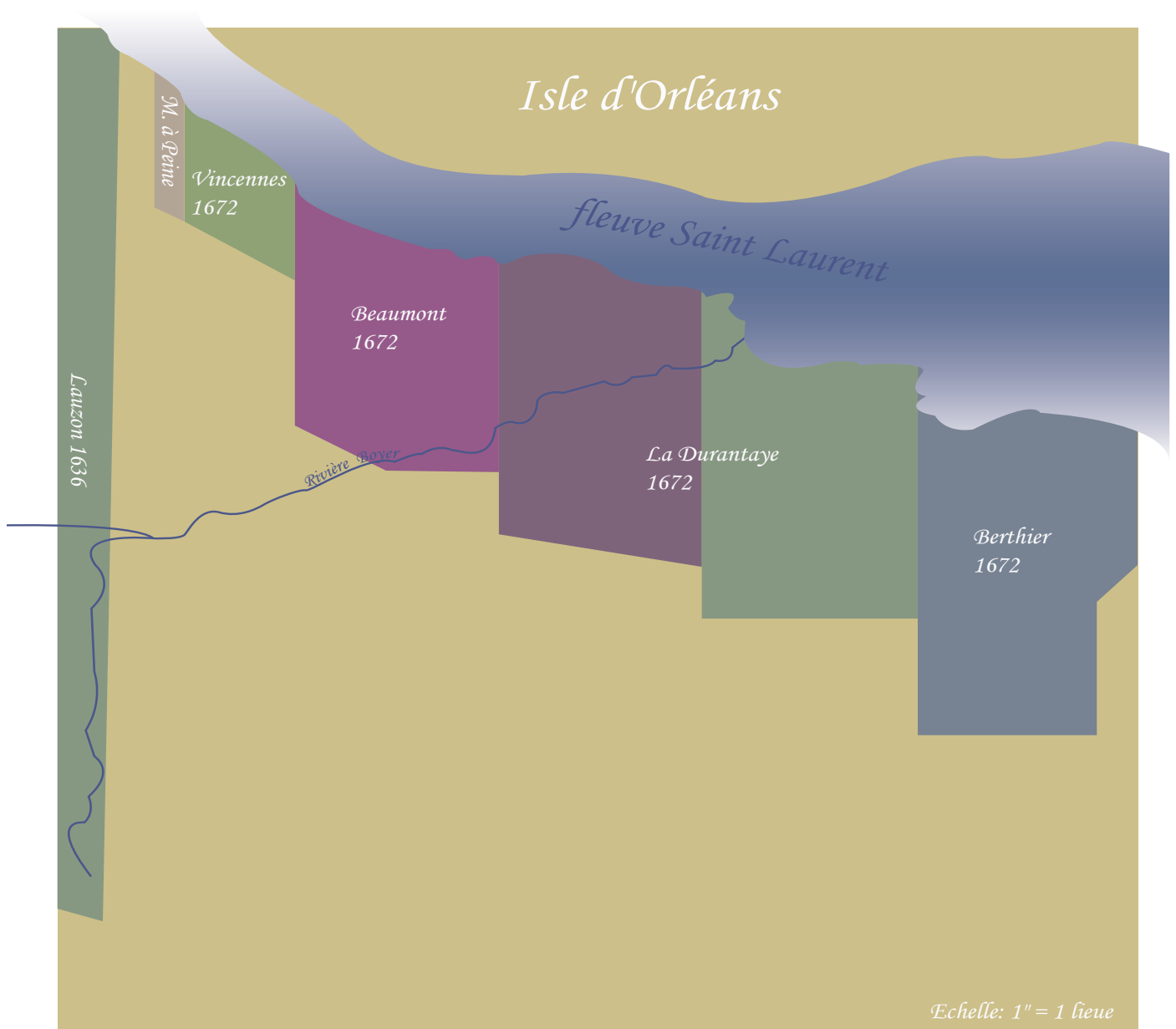
Lors de la concession de l'augmentation de la seigneurie de La Durantaye en 1693, l'ajout du territoire « *de une lieue de front par autant de profondeur en haut de la rivière Boyer à cause d'une pinière qui s'y trouve* » donne lieu à une interprétation quant à sa localisation que nous avons pu élucider à l'analyse des deux concessions postérieures.

Une première raison pour laquelle nous avons situé ce terrain à l'extrémité sud-ouest de l'augmentation ci-haut mentionnée est que le concessionnaire a utilisé le terme « vis-à-vis » dans le texte de sa concession de « une lieue de front par deux lieues de profondeur vis-à-vis celle déjà accordée en haut de la rivière Boyer avec une autre lieue de front attenant à la dite terre de chaque côté de la rivière Boyer sur deux lieues non concédées » entre les terres de Lauzon et celles de Beaumont.

Une deuxième raison est que le terrain de la pinière a servi de trait d'union entre la limite ouest de l'augmentation de La Durantaye et la concession de « trois quarts de lieue sur trois lieues de profondeur pour ne faire qu'une et même seigneurie avec la moitié de celle de La Durantaye ».

De plus, il nous a fallu établir la pinière en dehors des terres argileuses, des marécages et tourbières qui se trouvent à proximité de la rivière Boyer et la localiser dans un endroit où le sol est constitué d'un banc épais de gravier favorable à la venue et à la croissance des pins, soit à la hauteur du deuxième rang de Saint-Gervais.





### **Vincennes**

Le 3 novembre 1672, l'Intendant Jean Talon concède au Sieur François Bissot de la Rivière  
 « 70 arpents de terre sur une lieue de profondeur entre Beaumont et Lamartinière. »

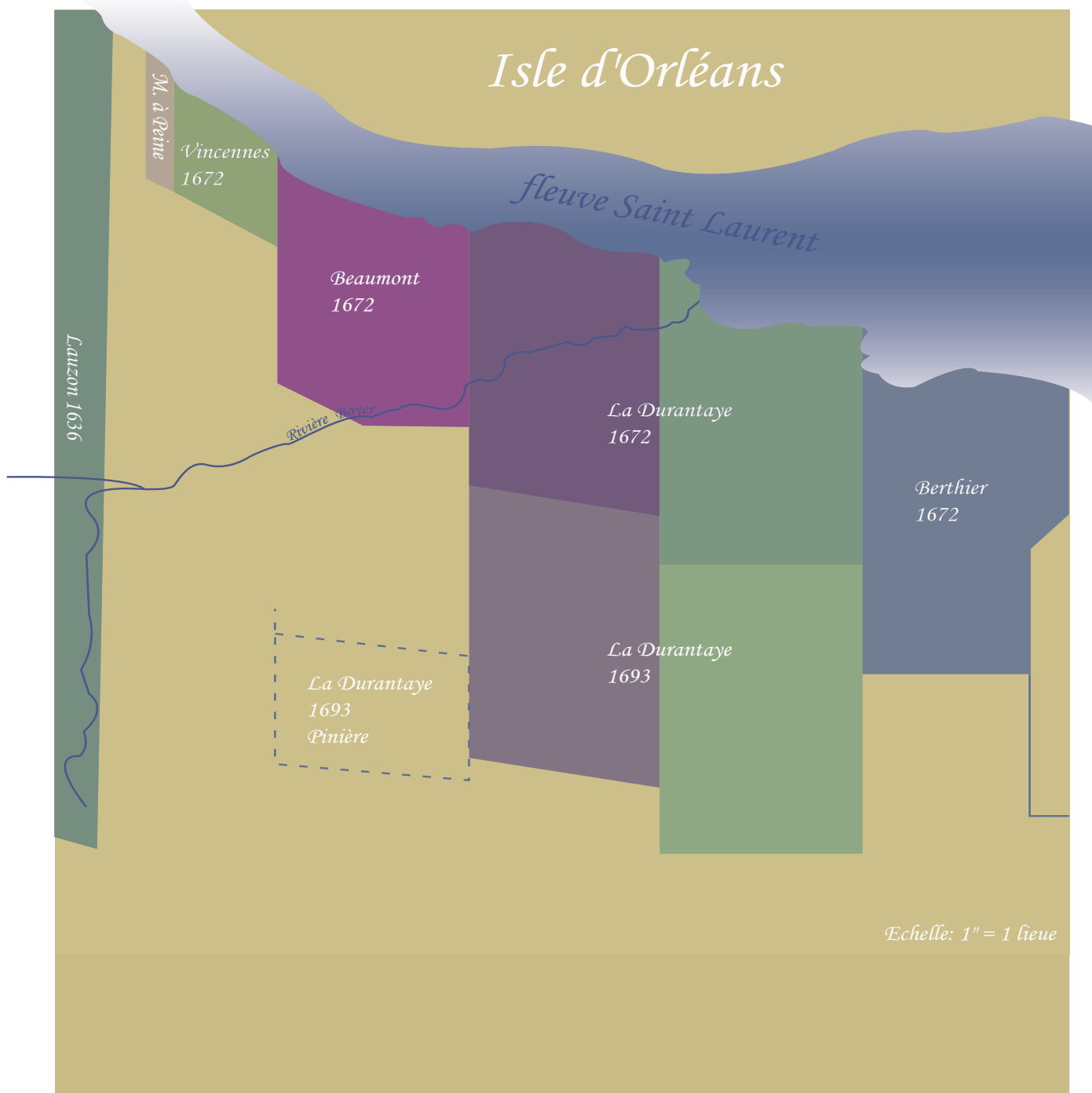
### **Beaumont**

Le 3 novembre 1672, Charles Couillard des Islets se faisait concéder par l'Intendant Talon  
 « la quantité de terre qui se trouvera sur le fleuve Saint-Laurent entre M. Bissot et M. de La Durantaye  
 sur une lieue et demie de profondeur »

### **La Durantaye**

Le 29 octobre 1672, Olivier Morel de La Durantaye recevait de l'Intendant Talon :

« la quantité de deux lieues de terre de front sur autant de profondeur à prendre sur le fleuve Saint-Laurent, tenant d'un côté à un demi-arpent au-delà du saule qui se trouve sur la terre du Sieur des Islets, et de l'autre, à l'anse de Bellechasse, icelle non comprise »

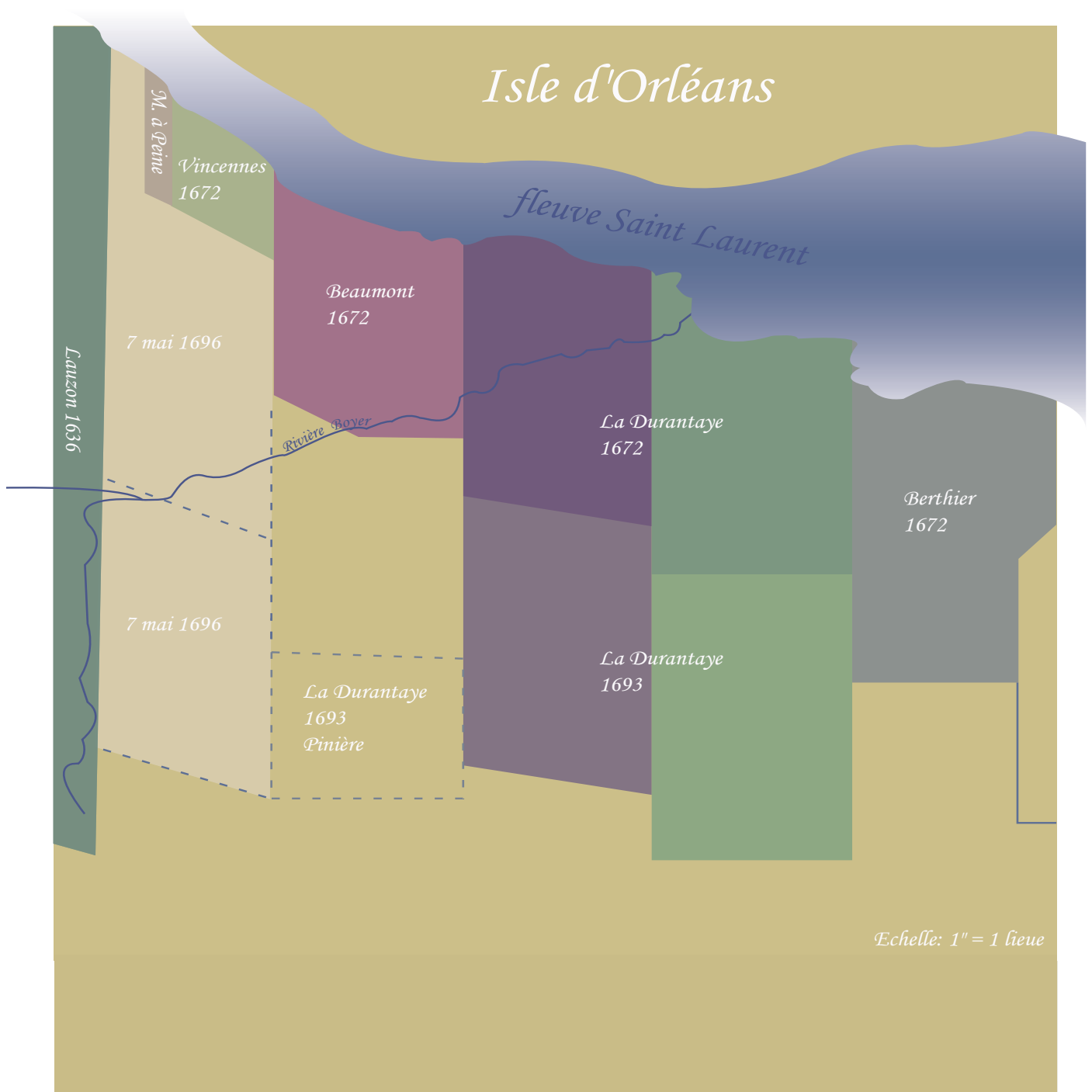


### La Durantaye

Le 1 mai 1693, après demande faite, le seigneur de La Durantaye, obtenait une augmentation de deux lieues de profondeur à sa seigneurie de La Durantaye. L'acte de concession signé par l'Intendant Bochart Champigny décrit ainsi cette extension :

*« deux lieues de terre de profondeur au bout où se termine la profondeur de son fief, qui a environ trois lieues de front, borné d'un côté au sud-ouest aux terres de Beaumont et au nord-est à celles de Berthier; et, en outre, une autre terre d'une lieue de front avec autant de profondeur en haut de la rivière Boyer, à cause d'une pinière qui s'y trouve, dont il désirait se servir »*

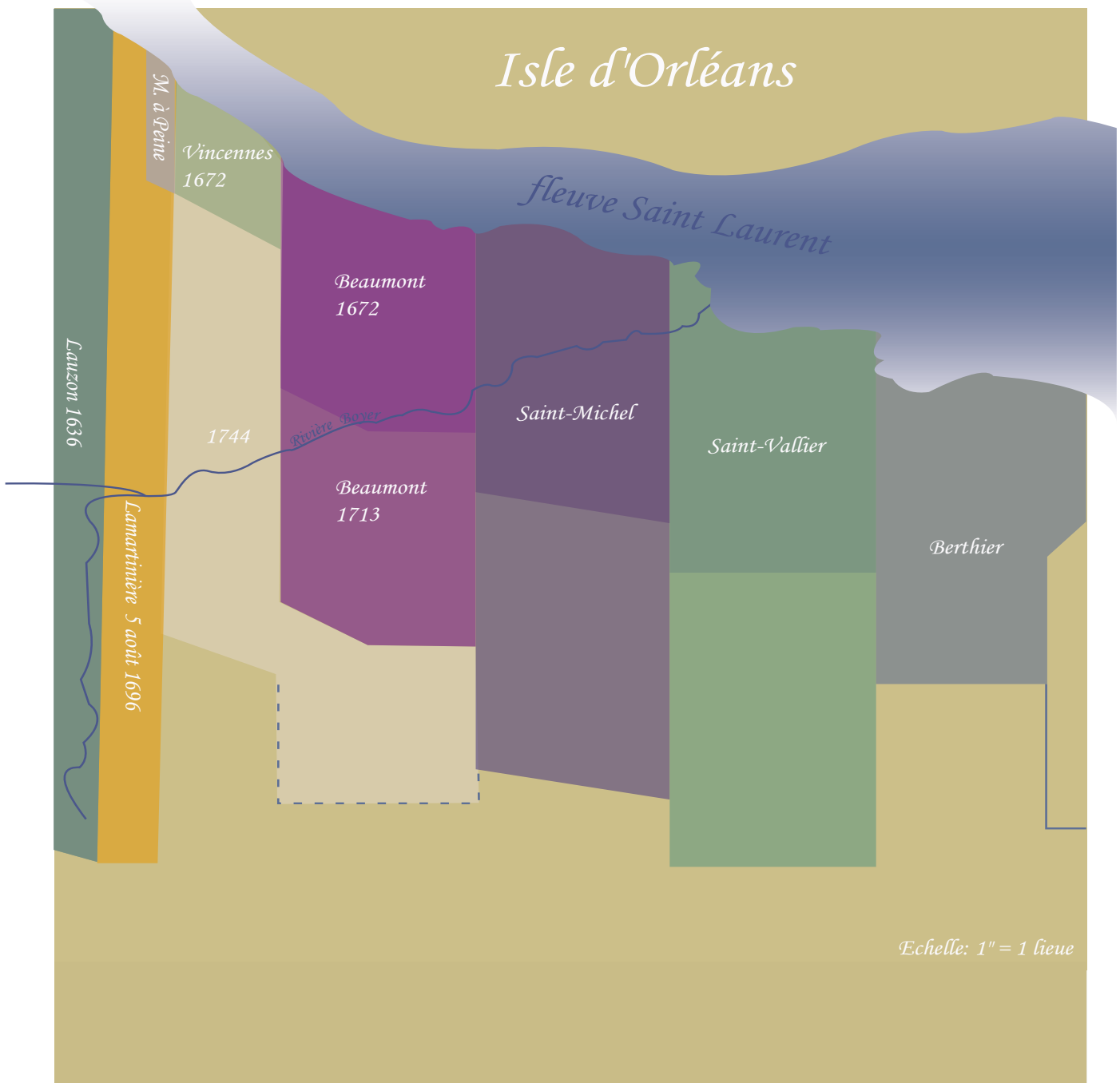




### La Durantaye

Enfin, trois ans plus tard, c'est-à-dire le 7 mai 1696, autant pour encourager le seigneur de La Durantaye à poursuivre son oeuvre de défrichement et de colonisation que pour récompenser ses mérites de capitaine, le gouverneur de Frontenac et l'Intendant Bochart Champigny ajoutaient à sa seigneurie :

*« une lieue de terre de front sur deux de profondeur vis-à-vis celle déjà accordée au haut de la rivière Boyer avec une autre lieue de front attendant à ladite terre de chaque côté de ladite rivière sur deux lieues non concédées, tenant du côté sud-ouest aux terres de la côte de Lauzon et de celui du nord-est à celles de la seigneurie de Beaumont »*



Echelle: 1" = 1 lieue

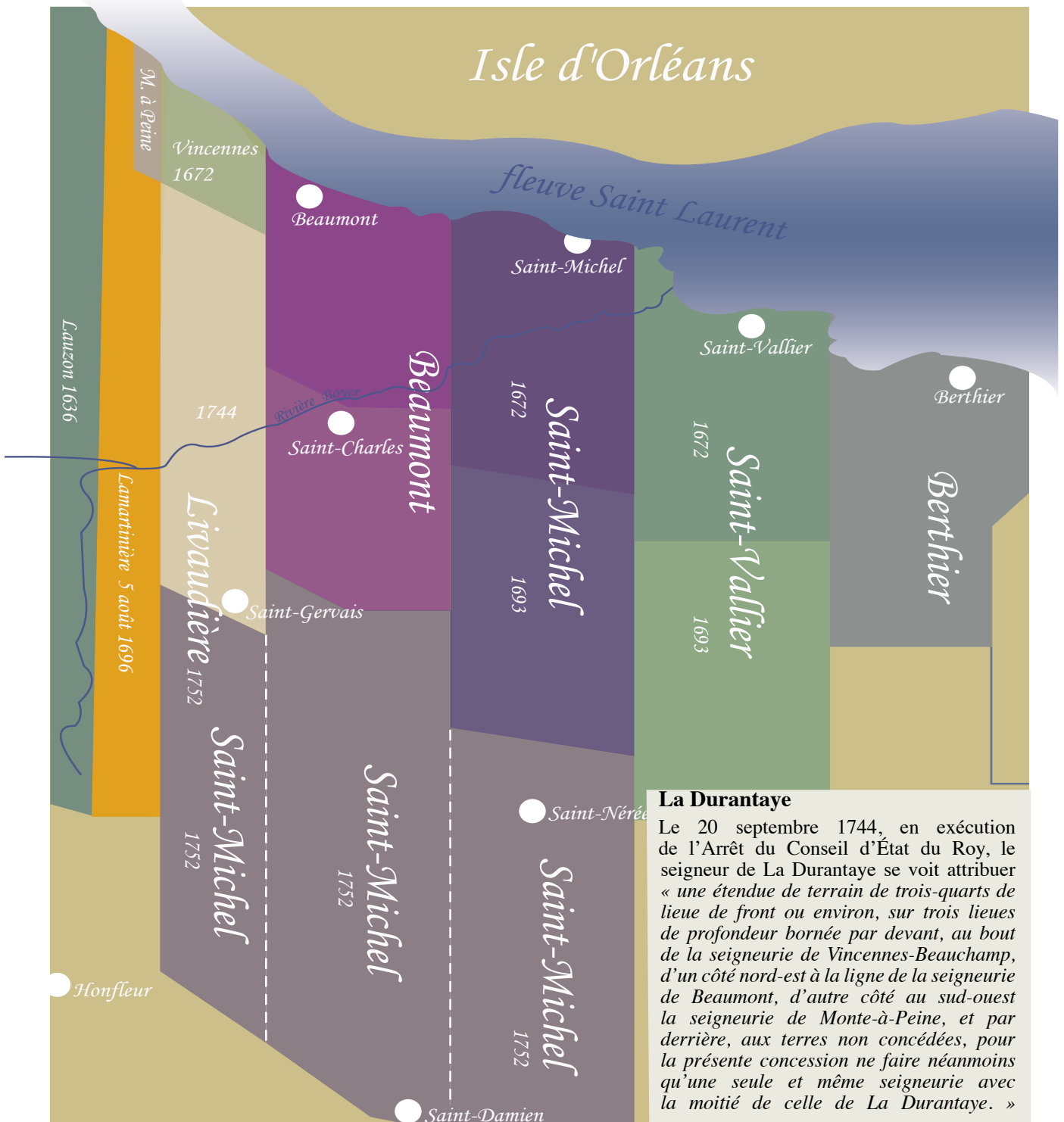
**La Martinière**

*Le 5 août 1696, Claude Ant. Berman Sieur de la Martinière obtient l'espace de terre entre Lauzon et Monte-à-Peine, soit 22 arpents sur la profondeur de Lauzon. Le 18 juin 1749, le Sieur de La Martinière réunit à sa seigneurie les 10 arpents de Monte-à-Peine avec augmentation, ce qui donne à La Martinière 32 arpents.*

**Beaumont**

*Le 10 avril 1713, MM. De Vaudreuil et Bégon, gouverneur et intendant, accordaient à Charles Couillard fils, le terrain non concédé qui se trouve en arrière de la seigneurie de Beaumont, contenant une lieue et demie de profondeur, et sur le même front de largeur de ladite seigneurie de Beaumont, entre la seigneurie de La Durantay et celle des héritiers Bissot.*





**La Durantaye**

Le 20 septembre 1744, en exécution de l'Arrêt du Conseil d'État du Roy, le seigneur de La Durantaye se voit attribuer « une étendue de terrain de trois-quarts de lieue de front ou environ, sur trois lieues de profondeur bornée par devant, au bout de la seigneurie de Vincennes-Beauchamp, d'un côté nord-est à la ligne de la seigneurie de Beaumont, d'autre côté au sud-ouest la seigneurie de Monte-à-Peine, et par derrière, aux terres non concédées, pour la présente concession ne faire néanmoins qu'une seule et même seigneurie avec la moitié de celle de La Durantaye. »

Or, cette dernière concession sera désormais connue sous le nom de fief Livaudière. À la mort de Hugues-Jacques Péan, « capitaine des troupes du détachement de la Marine, aide-major de la ville et gouvernement de Québec, les sieurs Duquesne et Bigot, gouverneur et intendant de la Nouvelle-France, lui concèdent:

- « 1 — une augmentation de trois lieues de profondeur au fief de Livaudière, ce qui fait un total de terrain ayant trois-quarts de lieue de front sur six lieues de profondeur,
- 2 — une autre augmentation à la seigneurie de Saint-Michel, soit, une lieue et demie de front sur trois lieues de profondeur, et, une lieue de front sur quatre de profondeur à la suite de la seigneurie de Beaumont ».

# Les chemins de fer de Bellechasse

## Le Grand Tronc

par Pierre Prévost

Ce texte premier texte d'une série de 6 informe le lecteur sur les débuts de l'aventure ferroviaire au Canada et du premier chemin de fer de la région. Dense, il dresse la table pour les autres textes à venir. Un second article sur le National Transcontinental est en préparation pour un prochain numéro.

En 1853 débutait l'aventure ferroviaire de Bellechasse avec la construction du «Grand Tronc». Ce chemin de fer allait garantir la prospérité à un monde rural en quête d'industrialisation.



Logo de la compagnie du Grand Tronc

### Genèse des chemins de fer au Québec

Depuis l'Antiquité, les navires tiennent le haut du pavé dans le domaine du transport et des échanges commerciaux. Toutefois, les accidents géographiques et un hiver trop froid peuvent faire obstacle à la navigation. En améliorant la machine à vapeur, l'équipe de l'ingénieur écossais James Watt (1736-1819) apporte une solution technologique qui peut être adaptée à une multitude d'applications. Accouplée à la roue ou à l'hélice, la nouvelle machine fournit une puissance qu'il faut d'abord quantifier. En 1783, Watt relie un cheval à une masse équivalente au poids d'un homme. En mesurant le temps écoulé et la distance franchie par la charge, approximativement quatre pieds en une seconde, il obtient une unité de puissance qu'il nomme «Horse Power» ou cheval-vapeur. L'année suivante, notre célèbre

inventeur fait breveter une locomotive à vapeur qui finira tôt ou tard par supplanter le cheval et rivaliser avec les autres modes de transport.

Au Canada, la machine à vapeur fait son apparition au début du XIX<sup>e</sup> siècle à bord des navires qui sillonnent le Saint-Laurent et d'autres cours d'eau. Vers 1820, les scieries et le chantier de la Citadelle de Québec s'équipent à leur tour de la machine. Le 25 février 1832, le gouvernement du Bas-Canada accorde une charte, la première au pays, à la compagnie Champlain & St. Lawrence Railroad (loi 2 William IV, chapitre 58) pour la construction d'un chemin à lisses entre La Prairie et Dorchester (Saint-Jean-sur-Richelieu). Le président de la Banque de Montréal Peter McGill (1789-1860) et l'industriel John Molson (1763-1836) sont les principaux actionnaires du groupe de 74 investisseurs du premier chemin de fer public canadien à voir le jour. Molson qui possédait en 1809 le premier bateau à vapeur de fabrication entièrement canadienne, l'«Accommodation», devient ainsi l'initiateur du premier train terrestre à vapeur. Malheureusement pour lui, la mort viendra le chercher peu avant l'aboutissement de son projet.



Dessin de James Patterson Cockburn intitulé «The inclined plane Quebec Oct. 5th 1830». Musée de la Civilisation, Collection du Séminaire de Québec.

On aperçoit à gauche l'abri du treuil qui actionne un jeu de chariots tirés par une chaîne; ces voitures faisaient le va-et-vient entre le quai et le chantier de la citadelle pour y acheminer les matériaux.



Locomotive Dorchester - Réplique de la locomotive Dorchester réalisée en 1932 par des bénévoles du Château Ramezay. Photo de l'auteur, 2007

En début d'après-midi du 21 juillet 1836, le gouverneur Gosford et Louis-Joseph Papineau prennent place à bord d'un modeste convoi de deux voitures tiré par la Dorchester, première d'une série de trois machines importées des ateliers de George et Robert Stephenson. Diminuée par quelques incidents survenus les jours précédents, la locomotive de six tonnes parcourt néanmoins la vingtaine de kilomètres du chemin à lisses en un peu moins d'une heure. Ce lien terrestre public constitue alors un «portage» entre Montréal et les voies menant à la Nouvelle-Angleterre : Cet engin fait aujourd'hui partie de l'exposition du Musée ferroviaire canadien de Delson-Saint-Constant. On peut remarquer les rails de bois auxquels on a cloué un ruban de métal. La véritable Dorchester explosa, en 1864, sur la voie Lanoraie-l'Industrie (Joliette) et aurait terminé ses jours aux ateliers Carrier & Laine de Lévis.

En mars 1835, le gouverneur du Maine désigne deux émissaires pour aller à Québec s'entendre avec les autorités pour la construction d'un chemin de fer qui partirait de la rive opposée de Québec et aboutirait sur le littoral de l'Atlantique. Une équipe était déjà à l'œuvre avec en tête le colonel Stephen Harriman Long (1784-1864), ingénieur de la U.S. Army qui avait fixé la frontière canado-américaine dans l'Ouest en 1823. Du côté canadien, Lord Aylmer (1775-1850) charge le capitaine P. Yule du Département des Ingénieurs Royaux d'explorer d'éventuels tracés. L'arpenteur donne son rapport le 22 août 1835 que les journaux Québec Gazette et Le Canadien publient en début de septembre. L'affaire reste sans suite, car les deux pays



ne s'entendent pas sur le parcours.

En 1836 et 1837, l'ingénieur Yule continue son exploration entre Lévis et St. Andrews, au Nouveau-Brunswick, mais les troubles de 1837-1838 occupent la scène politique et étouffent le projet. Un détachement de l'armée du général Colborne emprunte le chemin de fer Champlain & St. Lawrence pour rétablir l'ordre dans la vallée du Richelieu et mater les «patriotes» canadiens-français. Suite à ces épisodes sanglants qui ne cessent de dégénérer, le gouvernement britannique commande une enquête. En 1839, Lord Durham présente son rapport à la reine Victoria dans lequel il recommande d'unir les différentes parties du Canada sous un seul gouvernement et de les relier par un chemin de fer.

Jusqu'en 1846, année de la construction de la ligne Montreal & Lachine, le Canada fait piètre figure avec ses quelques kilomètres de voie alors que le réseau étatsunien frôle les 5 000 milles de chemin de fer. En 1845, la compagnie St. Lawrence & Atlantic Railway (StL&A) obtient une charte dans le but de construire la partie canadienne d'une voie ferrée entre Montréal et Portland, au Maine. De l'autre côté de la frontière, une société américaine est formée pour mener à terme sa partie du tronçon. Inversement, elle porte le nom d'Atlantic & St. Lawrence Railway.

Parallèlement, le major Robinson du Département des Ingénieurs Royaux est mandaté en 1846 pour explorer l'est du Québec et les Maritimes en vue de relier la capitale avec un port de la Nouvelle-Écosse. Sur cinq projets soumis, un seul est accepté, non sans controverses. En 1851, la circulation ferroviaire est établie entre Boston et les Cantons de l'Est, puis s'organise vers Montréal qui doit attendre l'année 1853. On doit rejoindre Québec, du moins sa rive opposée. À partir de Richmond, nouvelle jonction située sur la rive droite de la rivière Saint-François, les ouvriers installent des rails et progressent en direction de la capitale. Tandis qu'à l'est de la rivière Chaudière, les propriétaires terriens sont à négocier le passage d'une future voie ferrée qui doit se rendre

ultimement jusqu'à Trois-Pistoles. Pas de doute, la machine s'en vient à toute vapeur.

### La naissance d'un géant, le Grand Tronc

Le 15 juillet 1853 marque le début d'une société majeure dans le domaine du transport, la Compagnie du Grand Tronc de Chemin de fer du Canada, ou Grand Trunk Railway (GTR). Cette entreprise résulte de la fusion de six lignes de chemin de fer : la Grand Trunk Canada, la St. Lawrence & Atlantic Railway, la Quebec & Richmond Railway, la Grand Trunk of Canada East, la Grand Junction Railway et la Toronto & Guelph Railway. La nouvelle société a pour finalité de traverser le Canada Uni et d'avoir un accès à Portland, au Maine, à défaut de louer les voies ferrées de l'Atlantic & St. Lawrence Railway. Le 11 juillet 1853, le conseil des directeurs de la nouvelle entreprise se réunit pour la première fois, à Québec.



Locomotive du Grand Tronc, vers 1870- La locomotive GTR No 437, une 4-4-0 «American» bonne à tout faire qu'on retrouvait sur la majorité des voies ferrées du continent dans la seconde moitié du XIXe siècle. Photo prise vers 1870, Musée McCord, VIEW-1210.0.

Le 19 septembre 1854, un premier convoi en provenance de Richmond traverse le pont enjambant la rivière Chaudière et rejoint le terminus de la compagnie Quebec & Richmond Railway, société désormais fusionnée au Grand Tronc. Ce terminus est situé Hadlow Cove, un hameau blotti au fond d'une petite baie située à mi-chemin entre Saint-Romuald et Lévis. Le 13 novembre 1854, un autre convoi parti de Longueuil à 8 h 00 termine son périple à 17 h 00, inaugurant le corridor Longueuil-Richmond-Lé-

vis. Pour faire parvenir sa clientèle et la marchandise à Québec, destination finale, Grand Tronc organise un service de traversier. À partir du 15 juillet 1856, le «Grand Trunk Ferry» fait la navette entre la gare et Québec en synchronisme avec le train. Par une entente signée le 25 septembre 1856 avec Grand Tronc, l'industriel James Tibbits prend en charge le service de transport des passagers et de la marchandise à partir du nouveau terminal relocalisé dans l'anse Tibbits, à mi-chemin entre le quai de Lévis et l'ancienne gare de Hadlow.

Avec l'arrivée du train, la zone adjacente à la voie ferrée est convoitée par les armateurs, les transformateurs de bois, les industriels, les commerçants et les aubergistes. Les immigrants y sont accueillis par milliers tandis que d'autres s'y rendent dans le but de trouver un emploi rémunérateur dans les moulins de la Nouvelle-Angleterre.



Passage du train à Saint-Romuald vers 1855 - Tiré de Picturesque Canada, Queen's University, Kingston.



L'anse Tibbits ou Pointe-Lévy, vue de la falaise vers 1870. Tirée de BANQQ.

Grand Tronc avait installé son terminal, ses ateliers et ses hangars à l'anse Hadlow en 1854. Un peu à l'étroit, la compagnie décida très tôt de prolonger sa voie ferrée un peu plus à l'est tout en gardant ses ateliers à Hadlow. Le 25 septembre 1856, elle confiait à l'industriel James Tibbits le service de traversier entre son terminal et le port de Québec. L'anse Tibbits est située dans le secteur Christ-Roi, au bas de la côte Rochette, tandis que l'anse Hadlow est dans le secteur Saint-David, au bas de la côte Hallé.

En 1855, le chemin de fer qui relie Chaudière Jonction (Charny) et Montmagny est en voie d'achèvement par la compagnie Grand Tronc qui. Les seuls accidents géographiques rencontrés sur le parcours, les rivières Etchemin et Boyer, ont obligé la construction de deux ponts qui n'attendent que les premiers convois de marchandise et de passagers. Seuls les villages de Saint-Jean-Chrysostôme et de Saint-Charles figurent sur le parcours de cette voie quasi rectiligne que les terrains marécageux ont fait bifurquer plus au sud. Les autres municipalités devront se contenter d'une «station» autour de laquelle grandira un hameau attracteur qui finira par scinder la population. Saint-Vallier se rappelle de la querelle à propos de l'emplacement d'une nouvelle église, tandis que Saint-Michel perd une partie de son vaste territoire pour créer La Durantaye.



Gare de Saint-Vallier - En tenue du dimanche, des voyageurs attendent le train à la gare de Saint-Vallier-Station. Collection Groupe TRAQ.

Le 5 décembre 1855, la ligne est ouverte à la circulation jusqu'à Montmagny. Terminus pendant deux années, le village à l'embouchure de la rivière du Sud bénéficie d'un essor économique jamais vu et deviendra vite une petite ville où fourmillent industries, commerces et institutions

de toutes sortes. Mais la construction d'un ouvrage colossal pour franchir le fleuve Saint-Laurent draine les capitaux nécessaires à la continuation de la voie ferrée du Grand Tronc vers les provinces maritimes. Qualifié pour un temps de «huitième merveille du monde», le pont Victoria relie Saint-Lambert à Pointe-Saint-Charles par une série de tubes s'étalant sur plus de deux kilomètres de distance, un concept de Robert Stephenson, inventeur de génie mentionné au début de ce texte. Les travaux de construction avaient été entrepris à l'été 1854 pour se terminer avec la pose de la section centrale de 300 pieds de long, en février et mars 1859. Avec l'ouverture



Aquarelle de S. Russel illustrant l'interminable pont Victoria vers 1860. Musée McCord, M969.81.



Pont de la rivière du Sud. Photo de William Notman vers 1860, Musée McCord N0000.193.58.1.

de ce pont, Montréal devient la capitale industrielle et commerciale du Canada.

Moins imposant que le précédent, le pont de la rivière du Sud, à Montmagny, est constitué d'un assemblage de poutres en «I» composées de tôles et de cornières assujetties par des rivets posés à chaud. La plupart de ces structures construites pour cette partie du réseau Grand-Tronc tiennent encore le coup quoiqu'elles furent toutes ée renforcées avec les années.

Malgré un budget restreint, Grand Tronc poursuit les travaux sur la Côte-de-Sud. Le 31 décembre 1857, le train arrive à Saint-Pascal de Kamouraska. À partir du printemps 1858, l'entrepreneur Joseph Moore commence les travaux de terrassement de la section

entre Saint-Pascal et la rivière du Loup. On réserve la pose des rails et la construction des bâtisses pour la saison estivale suivante. Le 17 octobre 1859, on inaugure en grandes pompes le nouveau tronçon de Lévis à Fraser-ville, nom que porte Rivière-du-Loup de 1850 à 1919. Le train fait le trajet en cinq heures, incluant les arrêts à chaque station. Au printemps suivant, à la reprise du trafic, le Midwest américain est à la portée des luperivois. En empruntant le corridor Toronto-Sarnia ouvert le 27 décembre 1859, le



Locomotive Rivière-du-Loup - Photo de William Notman vers 1860, Musée McCord N1980.47.48

service ferroviaire parvient jusqu'au grand lac Huron, moyennant plusieurs arrêts et quelques changements de locomotives.

La locomotive No 50 «Nelson» fabriquée à Birkenhead (Angleterre) passe à l'avant de la gare de Rivière-du-Loup. Cet engin fut probablement utilisé lors de la construction du tronçon Montmagny-Rivière-du-Loup, une section de chemin de fer qui porte toujours le nom de «Subdivision Montmagny».

En construisant des milles et des milles de voie ferrée, la compagnie Grand Tronc finit par s'essouffler. Des coûts de construction sous-estimés et un achalandage qui n'est pas au rendez-vous viennent hypothéquer la continuation du chemin de fer vers Trois-Pistoles. Ces déboires financiers freinent l'expansion de la compagnie qui doit se réorganiser en profondeur en 1861 et émettre une série d'actions pour amasser des capitaux. Pendant ce temps, les États-Unis se déchirent.





Certificat d'action de £500 de la Compagnie de chemin de fer Grand Tronc émis en 1863. Musée McCord, C095-K.03.

Cette situation fait craindre aux Canadiens un débordement du conflit chez eux. En 1862, le Gouvernement consent à garantir l'intérêt sur un prêt pour la construction d'un chemin de fer reliant Québec, capitale fortifiée, aux Maritimes. On choisit alors l'ingénieur Sandford Fleming pour choisir un tracé à partir de Fraserville, terminus du Grand Tronc.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville de Portland, partenaire du lien Canada-États-Unis, avait choisi un écartement nominal de ses rails de 5 pieds et 6 pouces. Boston, ville rivale, avait adopté l'écartement «standard» de 4 pieds 8 pouces et demi, étalon que les Stephenson père et fils avaient consacré avec leurs premières locomotives qu'ils exportaient outre-mer. Mon-



Rue de Pompéi avec ses ornières pour guider les roues des chars. Les rainures façonnées dans les pierres coïncident étrangement avec l'écartement des rails adopté par les premières compagnies ferroviaires. Photo de l'auteur, 2006.

tréal appuya la proposition de Portland, adoptée le 31 juillet 1851, et la majorité des chemins de fer publics du Haut et du Bas-Canada furent dorénavant construits selon cette mesure incompatible avec le reste du continent américain. En absorbant la StL&A au début des années 1850, Grand Tronc héritait de cet écartement hors normes qui lui posait de plus en plus de difficultés. Au cours d'opérations éclair d'à peine quelques heures qui se déroulent en septembre 1874, une armée de cheminots parvient à rapprocher les 524 milles de rails à l'est de Montréal. Au même moment, des centaines d'hommes s'affairent à rapprocher les roues des locomotives et des voitures pour ne pas paralyser le service de transport.

### Une croissance périlleuse

Avec l'achat de la Champlain & St. Lawrence en 1872, pionnière du transport par train au Canada, Grand Tronc étend ses tentacules. À l'instar d'autres entreprises de transport, le géant s'essouffle et vient à manquer de liquidités. Le ralentissement économique qui s'était amorcé quelques mois force la compagnie à se départir du tronçon Lévis-Rivière-du-Loup en faveur de la société d'État Intercolonial. La transaction s'effectue le 12 août 1879 moyennant la rondelette somme d'un million et demi de dollars, plus un montant supplémentaire de 200 000 \$ pour les 124 milles de rails. Cette vente marque la fin de



Le réseau du Grand Tronc et ses liaisons, 1850-1885, par John Henry Walker. Musée McCord, M930.50.1.72.

Grand Tronc sur le territoire bellechassois. Voulant garder sa suprématie dans le domaine ferroviaire, Grand Tronc achète plusieurs petites compagnies ontariennes à partir de 1880 et peut désormais rejoindre Chicago, plaque tournante du transport continental centre et de l'ouest du continent. Toutefois, Grand Tronc décline l'offre du gouvernement de construire le premier chemin de fer transcontinental jusqu'à la côte ouest et concentre plutôt ses efforts à étendre son réseau en Nouvelle-Angleterre. Une autre compagnie allait relever le défi : Canadian Pacific Railway (CPR). Le 7 novembre 1885, cette dernière termine une voie ferrée qui unit Montréal à Vancouver, port de la Colombie-Britannique, province canadienne depuis 1871. En 1900, le Canada est le pays qui possède le plus de rail par habitant avec plus de 30 000 kilomètres de rail mais fait face à une crise du transport. À la fin du siècle précédent, il était plus rentable de construire un chemin de fer, grâce aux généreuses subven-



Rapide mais parfois dangereux, en témoigne cette photo prise à la gare de Craig's Road (Saint-Étienne-de-Lauzon) en juillet 1895, où la catastrophe fit plusieurs victimes et blessés. BAnQQ P600S6D5P1156.



Dans cette scène captée par Alexander Henderson à l'hiver 1869, les locomotives propulsant le chasse-neige ont été immobilisées pendant plusieurs heures aux environs de la rivière Chaudière et, à défaut de trouver l'eau pour ces machines assoiffées, elles ont dû se contenter de neige bien fraîche.

tions de l'État, que d'en assurer le fonctionnement. Pour éviter la faillite des compagnies ferroviaires et trouver une solution à leurs déboires financiers, le Gouvernement commande en 1915 une Commission Royale d'Enquête. Remis en mai 1917, le rapport Drayton-Acworth recommande l'achat par le gouvernement des sociétés Grand Tronc Pacifique (GTP) et Canadian Northern (CNo) acculées à la faillite. Grand Tronc doit aussi être du lot mais, malgré les dettes énormes contractées, le géant refuse obstinément de se faire acheter.

En mars 1919, GTP déclare forfait et passe aux mains du Gouvernement qui en profite pour exiger de Grand Tronc d'honorer ses dettes envers GTP.

Le 6 juin de la même année, la Canadian National Railway Company obtient sa charte puis, en novembre, une loi est votée pour l'acquisition à bon marché de la société Grand Tronc. Le 19 janvier 1923, le géant essoufflé lâche prise. Le 30 janvier, Grand Tronc est intégré officiellement à la Compagnie Nationale des Chemins de fer (CN), 1<sup>ère</sup> grande société d'État au pays qu'on ne tardera pas à surnommer le «chemin de fer du peuple».

L'auteur est membre du groupe TRAQ (Transport sur rail au Québec), une association de ferrovipathes qui publie six fois par année un bulletin d'information sur l'histoire, la promotion et le développement du transport ferroviaire au Québec.



Locomotive passe en gare de North Conway.

## Bibliographie

- BÉLANGER, Charles-Henri. Le chemin de fer en Bellechasse, dans bulletin Au fil des ans, Vol. 15, No 4, automne 2003.
- BRUNEAU, Roger. La petite histoire de la traverse de Lévis, ministère des Communications du Québec, 1983.
- CINQ-MARS, François. L'avènement du premier chemin de fer au Canada, Saint-Jean-La Prairie 1836, Éditions Mille Roches, Saint-Jean-sur-Richelieu, 1986.
- CÔTÉ, Martine. La fièvre du rail sur la rive sud de Québec, dans revue Cap-aux-Diamants No 54, été 1998.
- D'ASTOUS, Adrien. La belle gare de Charny dans bulletin TRAQ, No 63, Mai-Juin 2009.
- GARCEAU, Louis-François. Où est passé le passé dans bulletin TRAQ, No 57, Mai-Juin 2008.
- MACKAY, Donald. L'histoire du CN, traduction de The people's railway, Les Éditions de l'Homme, 1992.
- PRÉVOST, Pierre. Le premier chemin de fer canadien, à Québec?, dans bulletin TRAQ, No 62, Mars-Avril 2009.
- ROY, Pierre-Georges. Dates lévisiennes, volumes 1, 2 et 3, Lévis, 1933.
- THOMPSON, Norman, et EDGAR, J. H. Canadian railway development from the earliest time, Macmillan Company of Canada, Toronto, 1933.
- VIAUD, Jean-Paul. Portrait d'une collection, EXPORAIL, le Musée ferroviaire canadien, Imprimerie Létourneau, 2002.
- Archives publiques du Canada. Direction CN, du chemin de fer de portage au réseau national, Ottawa, 1972.
- Groupe TRAQ, Ville de Lévis et ministère CCCf Québec. Le grand Lévis ferroviaire dans bulletin TRAQ, HS No 15, décembre 2007.
- Service des relations extérieures du Canadien National. Bref historique des chemins de fer nationaux du Canada, dans bulletin TRAQ, No 56, Mars-Avril 2008.





Photo d'une carte tirée de la page 203 du livre «La Mesure d'un Continent, Atlas historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814.» Raymond Litalien, Jean-François Palomino, Denis Vaugois. Presse de l'Université Paris-Sorbonne et Septentrion. Dépôt légal : 2007.

## La plaine côtière de Bellechasse au moment de la Conquête

Par Paul St-Arnaud

**L**a carte ci-haut est celle de Joseph Frederick Wallet Des Barres et les données recueillies par son équipe pour la créer furent entre 1763 et 1774. Des Barres a également tenu compte de la carte de Murray créée par Samuel Holland en 1763.

En parcourant les cartes du livre La Mesure d'un Continent, Atlas Historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814, je me suis intéressé à celle de J.F.W. Des Barres et j'ai réalisé qu'elle dressait un portrait assez fidèle de la Plaine côtière de nos ancêtres. Sans toutefois les nommer, elle nous indiquait les principaux éléments du paysage agricole d'avant la Conquête : les principales rivières, les terres occupées, les rangs parallèles au fleuve, les montées qui les relient entre eux, les bâtiments de ferme et les églises. N'étant pas nommés, à

part l'Anse et l'Isle de Bellechasse, ces différents éléments de la Côte de Bellechasse méritaient de l'être et c'est ce que j'ai tenté de faire ici. Le territoire de Beaumont est à gauche de la photo (ouest), celui de Saint-Michel est au centre, ceux de Saint-Vallier et de Berthier sont à droite (est). Au centre de la carte, on réalise que la rivière Boyer se jette au fleuve entre Saint-Michel et Saint-Vallier et plus au sud, d'ouest en est, on trouve au bas de la carte le ruisseau Le Bras qui se jette à Saint-Vallier dans la rivière du Sud (voir à droite de la carte au bas de la photo). À observer attentivement cette carte, j'ai fait un certain nombre de constats :

**Première constatation :** La route 279, qui se prend présentement au feu clignotant de la route 132 à la sortie ouest du village de Beaumont et qui traverse les grands marais de la

tourbière autrefois appelée « savane » pour aboutir à Saint-Charles et ensuite à Saint-Gervais, n'existe pas au moment de la Conquête. Pour se rendre dans le secteur de Saint-Gervais, au temps des « Anciens Canadiens », il fallait contourner les marais par l'est du village de Beaumont. Tel qu'indiqué sur la carte de Wallet Des Barres, on empruntait un chemin (probablement l'actuelle route de Beaumont située à l'est du village actuel) à partir du Chemin du Roi (rte 132) jusqu'au deuxième rang de la seigneurie de Beaumont (Rang Nord-Est actuel qui devient la rue principale du village de Saint-Charles, appelée maintenant Avenue Royale).

On tournait à droite au deuxième rang, on se dirigeait vers l'ouest, on passait devant l'église Saint-Charles Borromée indiquée sur la carte et, tournant à gauche vers le sud, on

prenait un chemin (actuelle route Chabot au Funérarium Edouard Trahan et Fils), on traversait la rivière Boyer en direction sud, on croisait l'actuel rang la Hêtrière est et on rejoignait le rang Première Cadie dans un secteur appartenant à la seigneurie de Saint-Michel au sud de la seigneurie de Beaumont. Ce secteur deviendra Saint-Gervais paroisse en 1780 et s'étendra à l'ouest dans la seigneurie Lamartinière. Les premières censives et maisons de ferme du secteur Saint-Gervais sont indiquées sur la carte originale (voir *L'année des Anglais* de Gaston Deschênes). Seul le rang la Hêtrière (coin inférieur gauche au bas de la photo) avec ses quelques terres et bâtiments, est indiqué sur la carte présentée ici.

Voici une photographie de cet ancien chemin (route Chabot) devenu cul-de-sac par la démolition du pont qui permettait alors de traverser la rivière Boyer à cet endroit. C'est par cette route, indiquée sur la carte de Des Barres, qu'à l'intérieur du secteur Livaudière de la seigneurie Saint-Michel on se rendait dans le secteur Saint-Gervais à partir de Saint-Charles. Il faut évidemment s'imaginer un chemin en terre battue.

**Deuxième constatation :** La Route Picard, qui à Saint-Charles relie actuellement le rang Nord-Est (route 218) au rang Sud-Est en traversant

la Boyer, existait sous le Régime Français. Le rang Sud-Est n'étant pas encore construit à l'époque, cette route se trouvait dans une impasse après avoir traversé la rivière en direction sud, mais elle existait bel et bien. On l'identifie clairement sur la carte en continuation de la montée de Beaumont à partir du rang deux de la seigneurie de Beaumont (rang Nord-Est actuel).

**Troisième constatation :** Avant la construction des premiers chemins, c'est le sentier autochtone en bordure des rivières qui sert de rang et relie les censives entre elles. Le rang précède le chemin. Il désigne une rangée de lots alignés les uns aux autres le long d'un cours d'eau avec habitation sur chacun d'eux. Si on examine bien la carte, on voit que des bâtiments « longent » la rive sud de la rivière, entre l'actuelle route Picard et la montée de Saint-Michel. On réalise que des censives sont concédées le long de la Boyer et que des colons y vivent. La rive sud est habitée et pourtant aucun chemin de rang n'apparaît sur la carte. Aucun rang ne relie encore les censives concédées par les seigneurs entre la montée Picard et la montée Saint-Michel. Ce rang qui sera construit après la Conquête correspond au rang Sud-Est de Saint-Charles et au rang trois de Saint-Michel. Sous le régime français, en l'absence de chemin, c'est la rivière elle-même qui sert de

rang aux colons censitaires établis là. C'est par elle en canot et possiblement à pied par un sentier autochtone que les premiers colons voyagent. C'est ainsi que de la même manière le fleuve servira de rang aux premiers censitaires de la côte avant même la construction du Chemin du Roy. C'est à l'indienne qu'on voyagera d'abord d'une terre à l'autre.

**Quatrième constatation :** Plusieurs cherchent encore l'endroit où les métayers d'Olivier Morel dans la seigneurie La Durantaye et les Religieuses Hospitalières de l'Hôpital général de Québec après lui dans la seigneurie de Saint-Vallier exploitaient la métairie qui lui servait de manoir. Était-ce à l'ouest ou à l'est de la rivière Boyer à son embouchure au fleuve? Était-ce dans la paroisse Saint-Michel ou dans la paroisse Saint-Philippe et Saint-Jacques de Saint-Vallier?

Si la carte (1709) de Gédeon de Catalogne nous indiquait que le domaine seigneurial était situé de part et d'autre de la rivière Boyer à son embouchure au fleuve, elle restait muette sur l'emplacement de la maison de ferme qui servait de manoir aux seigneurs. Si on se fie à cette carte élaborée à partir de données recueillies par l'équipe de Joseph Frederick Wallet Des Barres entre 1763 et 1774, des bâtiments existaient sur le domaine seigneurial au moment de la Conquête et ils étaient situés à l'ouest de la rivière Boyer, entre le Chemin du Roy et le fleuve (coin supérieur gauche de la photo agrandie). À lui seul ce document ne nous permet pas de conclure. Il nous autorise cependant à questionner ceux qui en l'absence de tout document pouvant appuyer leur thèse situent le manoir seigneurial d'Olivier Morel et des Religieuses Hospitalières à l'est de la rivière Boyer. Sur la carte de Des Barres, les seuls bâtiments existants à l'arrivée de la rivière Boyer au fleuve sont indiqués à l'ouest de l'embouchure. On peut penser selon toute vraisemblance que ces bâtiments étaient ceux qu'exploitaient les religieuses à leur domaine seigneurial à savoir la grange-étable et la maison de ferme servant de manoir. Sans affirmer que ces bâtiments étaient



Route Chabot à Saint-Charles – Photo de l'auteur





Route Picard à Saint-Charles - -Photo de l'auteur

ceux des Morel, on peut à tout le moins affirmer sans trop se tromper qu'avant leur remplacement par d'autres bâtiments mieux adaptés, ceux-ci étaient situés sur le même emplacement que ceux indiqués sur la carte de Des Barres, soit dans la partie

ouest du Domaine seigneurial bornée au nord par l'actuelle anse Mercier.

**Cinquième constatation :** Par l'agrandissement de la carte, nous constatons (dans le pli de la carte à gauche) que la montée Saint-Michel (actuelle route

281) rejoint le rang deux ouest de la seigneurie Saint-Michel du côté nord de la rivière Boyer. Les rangs trois et quatre, le chemin de l'Anse et le chemin du golf n'existent pas encore et le rang deux, indiqué sur la carte au sud de la rivière Boyer, correspond en fait au chemin d'Azur actuel qui rejoint vers l'est la montée de Saint-Vallier. Autre constat : la montée Saint-Vallier (actuelle montée de la Station) longe le moulin banal des Religieuses (le Petit Canton) en direction sud et rejoint le chemin de Valléville (Rte 228) qui longe le ruisseau « le bras » et la Rivière-du-Sud. La connexion vers l'est se fait alors avec la montée de Berthier au village actuel de Saint-François dans l'ancienne seigneurie Berthier-Bellechasse (coin inférieur droit de la photo agrandie). Au temps de la Nouvelle-France, ce chemin de Valléville constituait le troisième rang est de Saint-Vallier (le deuxième étant le chemin du Rocher actuel), et



Agrandissement du côté sud de la Boyer entre l'actuelle route Picard et l'actuelle route 281 de Saint-Michel (Pli de la carte à droite). Aucun chemin ne relie encore les censives entre elles.

le deuxième rang de Berthier. Le fait qu'un même chemin soit à la fois le rang trois d'une seigneurie et le rang deux d'une autre plus à l'est vient du fait que la plaine côtière est plus large à l'ouest qu'à l'est et qu'elle se rétrécit à mesure que l'on progresse vers l'est.

**Sixième constatation :** Aucun village n'existe encore sur la côte de Bellechasse avant la Conquête britannique dans les paroisses de la Côte. Les bâtiments indiqués sur la carte sont tous à l'intérieur de censives (terres de trois à six arpents de front sur 40 de profondeur). Aucun voisin à moins de 500 pieds, aucune agglomération autour des églises, aucun bourg, faubourg ou hameau. Le terme village est d'ailleurs utilisé pour désigner la présence de maisons le long d'un cours d'eau ou d'un rang. On parle alors du village de la Boyer ou du village du rang deux. Souvent le cours d'eau et son sentier autochtone servent de rang et précèdent le chemin. Assez rapidement il y a

l'église et le presbytère où les gens se rassemblent le dimanche, mais il n'y a pas de village. Les paroisses sont antérieures aux villages, car ces derniers n'apparaissent en Bellechasse qu'au 19<sup>e</sup> siècle. Si les catholiques s'identifient à la paroisse, le rang seigneurial est la référence identitaire civile des anciens Canadiens que nous étions. Le rang est au Canadien ce que le sentier est à l'autochtone : une manière singulière pour les Canadiens minoritaires et peu nombreux en pays autochtone de couvrir le plus de terrain possible pour être en mesure de le défendre. Une manière d'occuper le territoire sans heurter personne. Une manière de faire qui ressemble plus à une cohabitation avec l'autochtone qu'à une occupation à l'anglo-saxonne. Une des conséquences directes de l'absence de village est l'autarcie. Chaque famille se doit d'être autosuffisante. La ville est trop loin et les gens de métiers inaccessibles en l'absence de village. Il faut se débrouiller le plus possible

en solidarité avec ses voisins de rang. Chacun se doit d'être créateur, ingénieux et inventif.

**Septième constatation :** Cette carte est dessinée à l'anglo-saxonne. Les censives sont plus ou moins carrées comme si elles avaient été à l'intérieur de Cantons qui est la façon britannique de diviser le territoire. Pour être respectueux de la réalité canadienne il aurait fallu que le dessinateur fasse de beaux rectangles un peu différents en largeur, entre 3 et 6 arpents chacun, mais identiques en longueur soit 40 arpents ou à peu près. Les « Anciens Canadiens » découpaient leurs terres seigneuriales en forme de rectangles parfaitement visibles encore aujourd'hui du haut des airs.

### Conclusion

Ces cartes anciennes ne sont pas aussi précises que les cartes géographiques actuelles. Les informations qu'elles contiennent nous apparaissent toutefois suffisamment crédibles pour qu'on s'y intéresse de près.



Aggrandissement de la carte de Des Barres indiquant le réseau routier des seigneuries Saint-Michel est, Saint-Vallier et Berthier-Bellechasse. Dans le coin supérieur gauche, on distingue deux bâtiments à l'ouest de la Boyer à son embouchure au fleuve.



# Les moulins du seigneur de Ladurantaye

par Conrad Paré

Les devoirs d'un seigneur sous le régime français sont nombreux; parmi ceux-ci, il y a celui de construire un moulin à farine où ses censitaires devront faire moudre leur blé. Le Seigneur Olivier Morel de Ladurantaye, pour sa part, fit construire deux moulins à farine dans sa seigneurie.

## Un moulin à vent

Ce n'est que le 16 août 1674 que les documents officiels mentionnent la présence d'un moulin à vent dans sa seigneurie. C'est à cette date qu'Oli-

vier Morel signa un contrat de location de son moulin à vent avec Pierre Clément pour une durée de trois ans. Le document suivant nous indique clairement où se situait ce moulin : en effet, le premier octobre 1712, devant maître Gaschet, Olivier Morel concède « à Madeleine Turneroche femme de Julien Dumont pour les bons et agréables services que la dite Turneroche luy a rendus (...) une concession de trois arpents de front et profondeur jusque au bout des aulnes de la première prairie et par le devant sur le bord du fleuve St Lorent et d'un

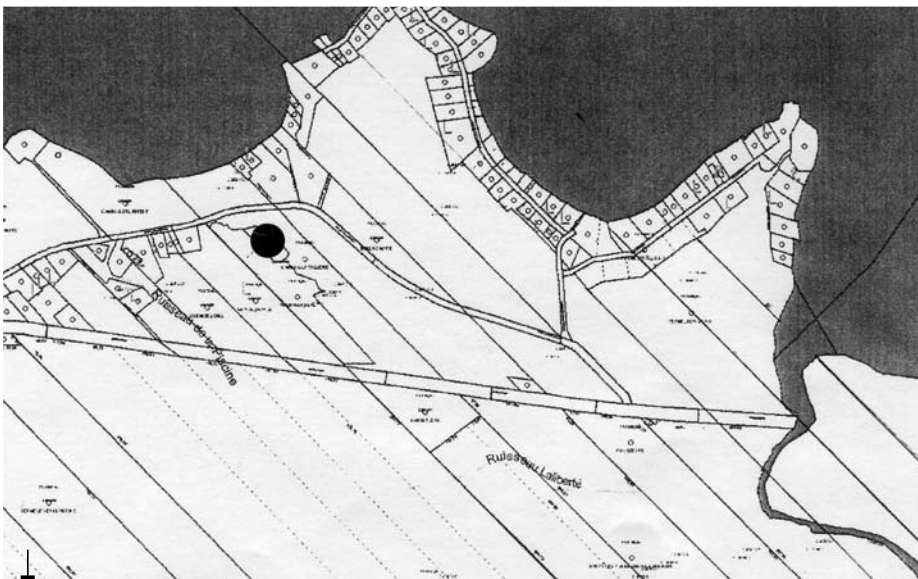
cote du cote du nord est au domaine de la seigneurie et de l'autre cote du cote du suroist au domaine du moulin et la borne sera la pointe de roche qui est entre ledit moulin et ladite concession et la ligne courera nord noroist et elle ne pourra ladite Turneroche vendre ny engager ny hypothéquer ny donner en aucune main morte ladite concession attendu que ladite concession est incluse dans le domaine de la seigneurie ». À notre avis, il ne sera fait mention de ce moulin que lors de la construction du moulin à eau qu'Olivier Morel fera construire dans sa seigneurie en 1680.

## Un moulin à eau

Le 12 décembre 1680, Olivier Morel passe avec Léonard Paillard un marché de construction d'un moulin à eau dans sa seigneurie de La Durantaye. Paillard doit d'abord ériger le corps de logis où sera le moulin de trente-cinq pieds de long par vingt pieds de large ou plus au besoin et fournir tout le bois nécessaire. La roue du moulin devra tourner entre deux pignons. Il promet par contre de faire transporter à ses frais les moulages du moulin à vent existant dans le nouveau moulin et de fournir les bœufs pour exécuter le transport.

Le 21 mars 1681, il engage le meunier Jean Lagenure pour la période du 15 avril jusqu'à la Toussaint « à faire tout ce qu'il sera capable » et, pour un an, il lui confie la bonne marche du moulin à eau qu'il va faire construire sur sa seigneurie. Ce même moulin à eau fut ensuite loué à Pierre Blanchet de 1690 à 1691 et à Honoré Pedeau en 1691, pour trois ans. Le 10 février, ce dernier s'engage à mettre en ordre le moulin pour le 15 avril et à s'y rendre pour cette date si la navigation le permet. Le 20 février 1697, il loue le moulin à farine de sa seigneurie de La Durantaye au meunier Jean Bissonnette, à raison de cent minots de blé froment par année et de quatre-vingt-dix saumons pour son droit de pêche.

Il est acquis que ce moulin fut construit sur la rivière La Durantaye (Boyer). Le 12 juin 1696, Olivier Morel lègue sa seigneurie à ses enfants. Dans son legs à Philippe Olivier Mo-



Carte situant le moulin à vent du seigneur de Ladurantaye. Préparée par l'auteur.



Colline sur laquelle était situé le moulin à vent – Photo de l'auteur

rel de Houssay, le seigneur cède comme arrière-fief « *Toutes les terres non concédées qui se trouvent depuis les terres de la seigneurie de Beaumont en descendant le long de la rivière de La Durantaye jusqu'à la borne et joignant la concession de Davoine* ». À ceci s'ajoute la concession d'une terre en roture de « *cinq arpans et demy de terre de front à prendre à la borne de l'habitation de Charles Davoine et continuer en descendant vers le moulin sur trente arpans de profondeur* ».

Au recensement de 1681, Charles Davenne (Davoine) possède à La Durantaye trois arpents de terre en valeur. Le 27 avril 1701, il vend sa terre et sa maison de La Durantaye à son gendre Jean Bissonnette pour la somme de 1000 livres. Ce n'est que le 9 novembre suivant que le sieur Olivier Morel lui donne le titre officiel de sa concession qui est voisine la terre du domaine seigneurial et de celle de Michel Gautron, fief de Philippe-Olivier Morel de Houssay (Rageot 27-04-1701).

Lorsque Olivier Morel loue pour la première fois le nouveau moulin à eau de sa seigneurie à Jean Lagenure en 1681 pour cinquante minots de blé froment par année, il permet au dit preneur à titre de loyer « *la pêche qui est entre l'habitation lui appartenant et celle de Charles Davoine et la pêche qui est au-devant du dit moulin; et ce à moitié de tous les poissons qu'il*



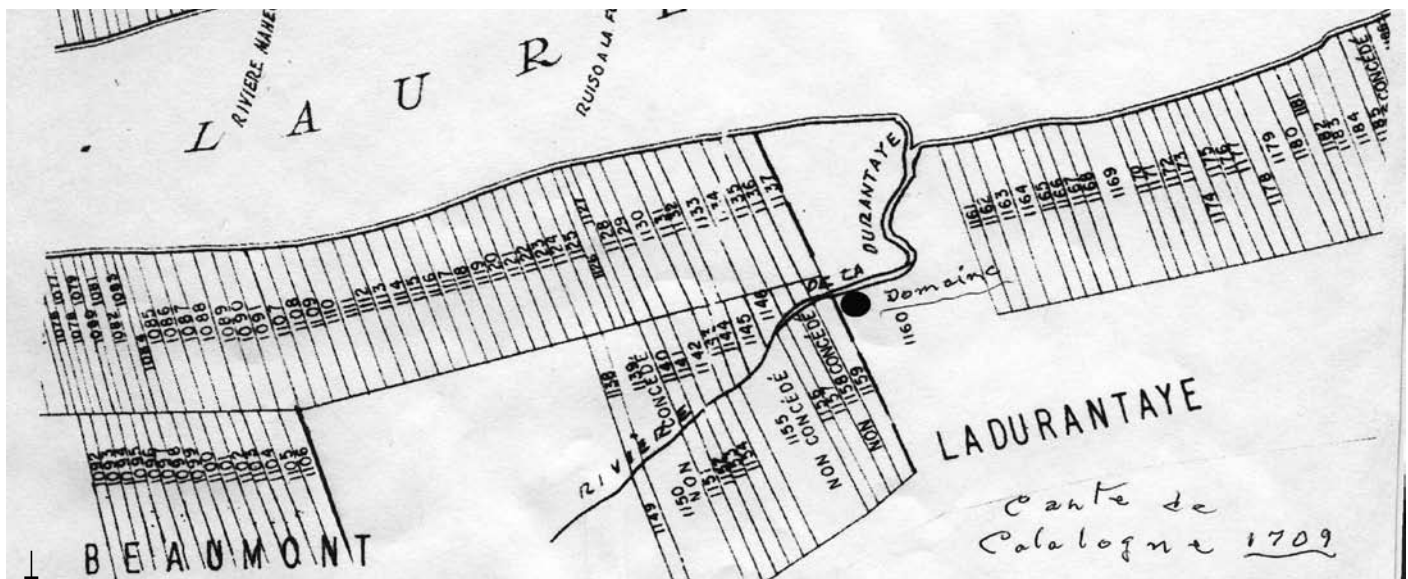
Partie de la rivière Boyer où était érigé le moulin à eau du seigneur de La Durantaye prendra. Et pour laquelle moitié de poissons, il devra les rendre en cette ville en la maison du Sieur Bailleur ». (Genape 11-02-1681).

Il faut donc localiser le moulin à eau du seigneur de La Durantaye au début de son domaine et à proximité de la concession de Charles Davenne tel que montré dans la carte de catalogue au sud de la rivière Boyer.

En 1730, ce moulin à eau fit défection suite à la négligence de M. Gashet, procureur des cadets La Durantaye. Privés de cet instrument essentiel à leur vie économique, les censitaires s'étaient plaints à l'intendant et lui avaient offert de le rétablir à leurs frais, à condition qu'il leur accorde la

banalité. À la suite de la plainte qu'il a reçue des habitants du fief de La Durantaye, l'intendant émet une ordonnance de rétablissement du moulin banal, le 18 février 1731. Or, dès le mois de décembre de la même année, M. D'Auteuil, nouveau procureur de cadets La Durantaye, réussit à remettre le moulin en marche. Puis, à partir de quatre recettes seigneuriales, il exécute des travaux urgents d'entretien.

Ce moulin du dit domaine de La Durantaye fut démoli et reconstruit en 1744 par le seigneur Michel-Jean-Hugues Péan sur une terre acquise par lui dans la seigneurie voisine de Beaumont, à l'endroit connu comme le ruisseau de la chute à Mailloux.



Carte localisant le moulin à eau de La Durantaye – Dessin de l'auteur.



# Joseph-Alphonse Couture, vétérinaire natif de Sainte-Claire L'homme qui sauva la race des chevaux canadiens

par Yvan De Blois

Le texte qui suit est extrait du document de recherches *Du haut de mon clocher* Tome II, traitant de l'histoire de Sainte-Claire, produit par Yvan De Blois entre 1998 et 2010.



Le roi Louis XIV, appelé Roi Soleil

Depuis 1665, les habitants de la Nouvelle-France, du Bas-Canada puis de la province de Québec, élèvent des chevaux et des bovins qui ont un patrimoine génétique bien propre à notre pays : la race canadienne.

Les premiers chevaux furent amenés chez nous au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, grâce à Louis XIV (Roi de France), aussi appelé « Le Roi Soleil ». Parce que les habitants de la vallée du Saint-Laurent vivaient isolés de ceux de la côte de la Nouvelle-Angleterre, cette race superbe de chevaux se développa sans mélange avec d'autres races et sans apport de sang extérieur. Au moment de la Conquête, le cheptel propre à notre pays comptait plus de douze mille (12 000) bêtes. L'avènement du régime anglais ne modifiera pas cet état de choses et pendant près de cent (100) ans, ces chevaux vont se multiplier en vase clos pour donner naissance au « p'tit cheval de fer ». Il en sera de même pour l'élevage de bovins dominé

jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle par la race bovine canadienne. Toutefois à compter de 1860, la situation évolua autrement et l'introduction de races nouvelles d'animaux venues de Grande-Bretagne constitueront rapidement une menace à la pureté des races chevaline et bovine canadiennes. Un homme, Joseph-Alphonse Couture, un des premiers médecins vétérinaires francophones au Québec, allait sauver la situation.

Le sieur Joseph-Alphonse Couture est né à Sainte-Claire de Dorchester, le 15 décembre 1850. Il était le fils de Joseph Couture, cordonnier, et de Delphine Roy (LeRoy), tous deux de notre paroisse. (Source : Archives de la Fabrique de Sainte-Claire, registres paroissiaux de 1850) Le jeune Couture commence ses études à l'école Modèle du village. À cette époque, il est grandement influencé par certains personnages marquants de l'histoire de notre localité, dont le notaire François Rouleau, Écuyer et major de milice, maire de Sainte-Claire (1862-66) et préfet du comté de Dorchester, et Louis Fortier, qui fonda le Régiment de Dorchester en 1869.

Le jeune Joseph-Alphonse était passionné par les exercices de milice qui avaient lieu chaque année dans notre paroisse, sous la direction des majors François Rouleau et Louis Fortier. Déjà vers l'âge de 16 ans, Joseph-Alphonse Couture affiche une forte personnalité et un tempérament d'entrepreneur et de combattant. En 1866, le jeune homme s'enrôle comme volontaire dans la milice canadienne afin d'aller se battre contre les fenians, en compagnie de Florido Morin, un autre citoyen de Sainte-Claire. Quelques années plus tard, il s'engagera dans le premier détachement de l'armée pontificale et deviendra Zouave pontifical pour défendre le pape Pie IX en Italie (1868-1870) contre les troupes de Garibaldi, en compagnie de Louis-Hilaire Fortier, engagé dans le cinquième détachement et aussi natif de la paroisse. (Source : Bibliothèque nationale du Canada, Nos croisés, ou

histoire anecdotique de l'expédition des volontaires canadiens à Rome pour la défense de l'Église, par Louis-Edmond Moreau, publié chez Fabre et Gravel en 1871)

Depuis sa tendre enfance, Joseph-Alphonse n'est pas seulement passionné par la milice, mais aussi par les chevaux et pas n'importe lesquels : les chevaux canadiens. Son père, Joseph Couture le cordonnier, en possédait un magnifique spécimen. Ce cheval avait maintes fois gagné les courses qui se déroulaient le dimanche après-midi, sur les glaces de la rivière Etchemin, à la hauteur du pont, dans le village de Sainte-Claire. (Source : Archives de la Fabrique de Sainte-Claire, cahiers de prônes 1876 et autres)

L'historien Taillon dépeint ainsi le cheval canadien : «...Petit mais robuste, aux jarrets d'acier, avec une crinière abondante et flottant aux vents, aux yeux vifs et saillants, dressant toujours les oreilles sensibles aux moindres bruits, filant jour et nuit avec le même courage, en frémissant sous le harnais, et avec une fougue naturelle, bon, doux, affectueux traçant son chemin avec le plus fin



Les Zouaves pontificaux défendent le pape contre les troupes de Garibaldi. Collection de Gianlingi Parpani

*instinct, pour revenir sûrement à son logis. Tels étaient les chevaux de nos pères.*» (Site internet chevalcanadien.org, Association québécoise du cheval canadien, Un cheval et son histoire)

À de nombreuses reprises du temps de ma jeunesse, je me souviens avoir regardé mon grand-père paternel, Isidore De Blois, ferrer ces magnifiques bêtes dans sa boutique de forge du village de Frampton. Par ailleurs, mes oncles et tantes m'ont aussi très souvent raconté diverses anecdotes au sujet de mon grand-père maternel, Gédéon Marceau de la paroisse de Saint-Malachie. C'est ainsi que revenant du marché de Lévis, il lui arrivait souvent de somnoler dans sa voiture ou sa carriole durant le parcours, sans trop se soucier du chemin à prendre... son cheval canadien le ramenait invariablement à la maison. À l'arrivée, l'homme prenait le même soin pour son cheval que la « bête » avait pris de lui durant le trajet. Il détaillait sa monture, lui donnait à boire et à manger après l'avoir brossé comme il se doit en pareille occasion... une complicité évidente régnait entre eux. Il en était de même pour le jeune Joseph-Alphonse Couture et le cheval canadien de son père Joseph.

La passion de Joseph-Alphonse pour les animaux et son contact privilégié avec l'instituteur J.-Edmond LeRoy dit Roy, directeur de l'école Modèle de Sainte-Claire, font en sorte qu'il entreprendra de hautes études en médecine vétérinaire après des études classiques au Collège Ste-Thérèse, près de Montréal. À son retour d'Italie, en 1870, il entre au Montreal Veterinary College pour y compléter ses études vétérinaires. Parfaitement bilingue, il recevra son diplôme de l'Université McGill en 1873. Joseph-Alphonse Couture, natif de la paroisse de Sainte-Claire de Dorchester, deviendra ainsi le premier médecin vétérinaire francophone de la province de Québec.

De 1876 à 1878, Joseph-Alphonse Couture donne des conférences et des démonstrations d'anatomie animale aux élèves francophones du Montreal Veterinary College où il partage avec le docteur O. Bruneau la direction de la



† *L'étalon Excellence Fablo Dandy présente les caractéristiques propres à la race canadienne.*

section francophone. Sa passion pour la race chevaline et bovine canadienne ne s'est jamais éteinte.

En 1882, le docteur Couture publie le premier manuel canadien portant sur la reproduction et les maladies animales. C'est un homme doué de grandes capacités de communication. En plus de ses fréquentes conférences, il publie de nombreux articles et chroniques dans des revues d'agriculture pour appuyer et défendre les races canadiennes de bétail. Il écrit régulièrement dans l'hebdomadaire *La Vérité*, propriété de J.-P. Tardivel sous le pseudonyme de Jérôme Aubry. (Source : Encyclopédie Canadienne Historia, Joseph-Alphonse Couture, par Louis-Philippe Phaneuf). Alors âgé de trente-deux (32) ans, Joseph-Alphonse Couture s'apprêtait à livrer l'un des plus importants combats de sa vie : la lutte pour la sauvegarde et la reconnaissance de la race chevaline et bovine Canadienne.

En 1883, le Conseil d'Agriculture émit une ordonnance qui risquait de frapper d'ostracisme les bovins canadiens en refusant de les primer aux expositions, s'ils ne détenaient pas un certificat de généalogie. Le Conseil prétendait à ce moment qu'aucune bête n'était de sang canadien... pur. Le Conseil d'Agriculture de Québec défendait aux sociétés d'agriculture de comté de remettre des prix aux taureaux sans pedigree pour attester qu'ils étaient de race pure. Cela toucha la Société

d'agriculture de Dorchester dont l'abbé Hyacinthe Gagnon, curé de Sainte-Claire, était l'un des directeurs à ce moment. (Archives de la Fabrique de Sainte-Claire, cahiers de prônes de 1883) Comme plusieurs autres défenseurs de la race canadienne, dont Monsieur Édouard-André Barnard, commissaire agricole, le docteur Joseph-Alphonse Couture, piqué au vif, entreprit une vaste enquête avec l'intention de contredire cette affirmation. La recherche du docteur Couture et de ses collaborateurs démontra qu'environ 75 % de nos bovins étaient encore exempts de sang étranger. (Source : Notes historiques sur la race bovine canadienne, par Andréa St-Pierre, 1936)

À l'époque, il n'y avait pas encore de livre généalogique pour les animaux de race canadienne c'est pourquoi, le 14 novembre 1883, dans une conférence à la Société d'Industrie Laitière sur le choix du bétail laitier, le docteur Joseph-Alphonse Couture recommanda l'organisation de concours de production de lait et de beurre et l'ouverture de livres généalogiques pour la race canadienne. Il démontrera plus tard, en 1885, l'importance de cette mesure pour la survie de cette race menacée d'extinction... son message sera entendu et compris par l'honorable John Jones Ross, premier ministre de la province de Québec. Joseph-Alphonse Couture est alors directeur



de l'École vétérinaire de Québec dont l'ouverture officielle s'est faite le 24 août 1885. Le docteur Couture avait ainsi gagné son pari : l'Acte 48, Vict. Chap. 7, art. 1061, paragraphe 10 des Statuts refondus de la province de Québec (Source : Notes historiques sur la race bovine canadienne, par Andréa St-Pierre, 1936) allait permettre la création de livres généalogiques pour la race chevaline et bovine canadienne, dès le 16 décembre 1886... un beau cadeau pour son trente-sixième (36<sup>e</sup>) anniversaire.

Afin d'illustrer l'importance de cette race, en 1886, un taureau canadien se vend de quinze à vingt (15-20 \$) piastres et une vache de vingt à vingt-cinq (20-25 \$) piastres. La Vache Canadienne permet déjà de faire trente pour cent (30 %) plus de fromage avec une pinte de lait que la vache Holstein. Le prix d'un étalon canadien pure race, peut aller jusqu'à cent vingt-cinq (125 \$) piastres.

C'est à cette époque que l'École vétérinaire de Québec s'affilie avec l'Université Laval; on constate un nouvel engouement pour la race canadienne lors de l'exposition provinciale de Québec de 1887... Joseph-Alphonse Couture y sera pour quelque chose.

Si pour certains, la race canadienne était presque disparue, c'était parce qu'ils ne prenaient pas en compte l'esprit d'initiative du vétérinaire grâce à qui plusieurs sociétés d'éleveurs naîtront. En 1892, le docteur Joseph-Alphonse Couture fonde avec plusieurs passionnés d'agriculture dont l'abbé Théophile Montminy, prêtre catholique et promoteur des Cercles agricoles, le Syndicat des cultivateurs de la province de Québec. (Source : Dictionnaire biographique du Canada en ligne, Théophile Montminy, par Rémi Gilbert) Dans la même foulée, le docteur Couture fonde des sociétés telles La Société des Éleveurs de Bovins Canadiens; la Société des Éleveurs de Porcs de la Province de Québec, la Société des éleveurs de Moutons de la Province de Québec et, en 1895, et La Société des Éleveurs de Chevaux Canadiens dont il sera également le secrétaire. Après six (6) ans de recherches intenses, il avait

réussi à inscrire cent (100) chevaux pour une première généalogie. Cette étape cruciale marque le début officiel de la race. (Source : Site internet, galopage.free.fr/chevalcanadien.htm) En 1905, le livre généalogique mis sur pied par Joseph-Alphonse Couture, comptera deux mille (2000) sujets. (Source : Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'Agriculture et des forêts, Fascicule 14, Témoignages, Ottawa, le mardi 16 octobre 2001)

Trois ans plus tard, en 1908, le docteur Couture prononce une importante conférence devant la convention de la Société des éleveurs du Dominion à Ottawa. À cette occasion il donne des renseignements intéressants sur l'état des troupeaux présents au pays, vers 1850 : «... À cette époque, nous étions pauvres sous le rapport du nombre des animaux de ferme (chevaux, bovins, porcs et moutons) mais nous étions riches sous celui de la qualité de ces animaux et, j'ai beau chercher parmi toutes les races du jour, je n'en vois aucune qui soit supérieure à celle de la race canadienne » (...) « Douée de la santé robuste des races du nord, acclimatée par plus de trois siècles de séjour au pays, d'une frugalité incomparable, nulle autre race bovine ne possède, à elle seule, autant de qualité, ne répond mieux aux soins qu'elle reçoit et n'est plus profitable

pour le commun des cultivateurs ». (Source : Notes historiques sur la race bovine canadienne, par Andréa St-Pierre, 1936)

Au cours de sa brillante carrière, le docteur Joseph-Alphonse Couture occupera de nombreuses fonctions importantes. Il sera notamment vétérinaire en chef au ministère de l'Agriculture, inspecteur vétérinaire pour le gouvernement fédéral et, à compter de 1879, directeur de la station de quarantaine animale de Lévis. Il organise ce point d'entrée du bétail de race pure qui arrive au Canada afin de prévenir l'introduction de maladies infectieuses épidémiques et de propager les exportations d'animaux canadiens vivants ou de produits animaux. (Source; Encyclopédie Canadienne Historia, Joseph-Alphonse Couture, par Louis-Philippe Phaneuf)

Le 12 mars 1922, à l'âge de 72 ans, le docteur Joseph-Alphonse Couture, natif de la paroisse de Sainte-Claire, s'éteint... il était toujours secrétaire de La Société des Éleveurs de Chevaux Canadiens qu'il avait fondée.

En 1997, le Docteur Joseph-Alphonse Couture sera nommé, à titre posthume, au Temple de la renommée de l'agriculture du Québec. Deux ans plus tard, le gouvernement du Québec adoptera le projet de loi #199 intitulé *Loi sur les races animales*



Un pur spécimen de taureau canadien



Joseph-Alphonse Couture

du patrimoine agricole du Québec, permettant ainsi la reconnaissance de trois races animales patrimoniales, c'est-à-dire le « Cheval Canadien », la « Vache Canadienne » et la « Volaille Chanteclerc ». Le 15 décembre 1999 lors de la conférence de presse menée par madame Solange Charest, députée de Rimouski, Jean-Paul Lemay, agronome retraité au Département de l'Agronomie de l'Université Laval soulignera le mérite du docteur Couture dans ce long processus qui mena à la reconnaissance de la race canadienne... Joseph-Alphonse aurait eu 149 ans le jour même.

Le Canada n'allait pas être en reste sur le Québec. En 2001, un projet de loi sur la race nationale de chevaux du Canada est déposé en deuxième lecture par l'honorable sénateur, Lowell Murray,. Ce projet de loi S-22 porte le titre de : « Loi portant sur la reconnaissance du cheval de race canadienne comme cheval national du Canada ». Le sénateur affirme que la reconnaissance par le Parlement de cet animal à titre de cheval national du Canada revêt une importance symbolique. Lors de sa présentation, le sénateur Lowell Murray dira : «... La race (chevaline Canadienne) a été menacée d'extinction à plusieurs reprises à cause de la guerre, des croisements et de l'exportation de chevaux vers les États-Unis. Sa survie est en grande partie attribuable à un vétérinaire québécois, le Dr J.-A. Couture, qui a mené une campagne fructueuse en faveur de l'adoption,

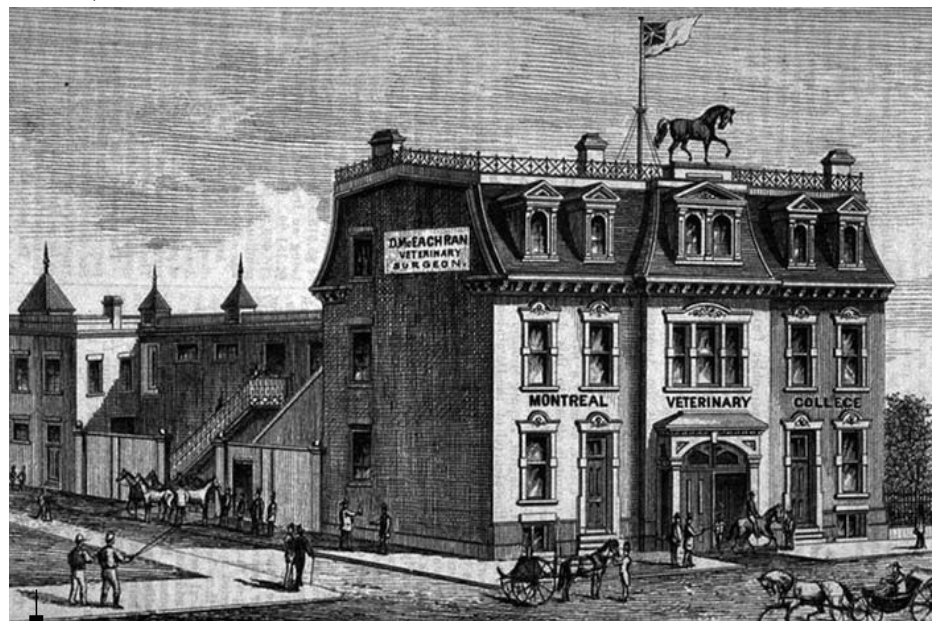
survenue en 1895, d'une nouvelle norme pour cette race. »

Le projet de loi S-22 sera envoyé le 16 octobre de la même année au Comité sénatorial permanent de l'Agriculture et des forêts. Monsieur Guy Paquet, président de la Société des éleveurs de chevaux canadiens responsable d'enregistrer tous les chevaux du Canada, sera invité à se prononcer sur la pertinence d'un tel projet de loi. Au cours de son intervention en faveur du projet de loi, Monsieur Paquet reconnut à son tour l'apport considérable du docteur Joseph-Alphonse Couture au développement d'un nouvel outil pour assurer le développement du cheval canadien. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, la Société des éleveurs de chevaux canadiens, fondée 106 ans auparavant par le docteur Joseph-Alphonse Couture, comptait 834 éleveurs. La race semble sauvée... mais pour combien de temps? En juin 2007 le gouvernement libéral de Jean Charest songea sérieusement à abandonner les races patrimoniales du Québec, malgré l'avis défavorable de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) qui venait tout juste de sonner l'alarme au sujet de la dangereuse disparition des races domestiques agricoles dans le monde... le Québec risquera-t-il dans un proche avenir de contribuer à ces pertes? (Source : Journal Le Devoir, éd. de la fin de semaine du 23

et 24 juin 2007, Le Québec abandonne ses races patrimoniales, par Fabien Deglise)

Les nombreuses péripéties de la vie et de la carrière du docteur Joseph-Alphonse Couture trouvèrent un nouvel écho lors d'un événement plutôt inusité. En 1968, les résidents de Sainte-Claire éprouvèrent une certaine surprise, mais aussi une grande fierté à visionner l'épisode « *Le Roi de France* », diffusé à la télévision de Radio-Canada dans le cadre de la série « *Les belles histoires des pays d'en haut* ». À cette occasion, nombreux sont ceux qui découvrirent l'existence du docteur Joseph-Alphonse Couture, à qui l'on rendit un vibrant hommage dans le cadre de cette émission écoutée dans presque toutes les familles du Québec... et d'ailleurs.

Le comédien Yves Létourneau incarnait le personnage du docteur Couture portant une épaisse barbe noire... exactement comme celle de notre illustre concitoyen. Au cours de cette émission, le docteur Couture réussit à convaincre le maire Séraphin Poudrier dit l'Avare, de procéder à l'élevage de chevaux canadiens et d'en faire un lucratif commerce... cette partie du roman de Claude-Henri Grignon était basée sur un fait vécu mettant en présence un fils de la paroisse de Ste-Claire qui fait aujourd'hui notre fierté et celle de la nation tout entière.



Collège vétérinaire de Montréal



# Histoire de Joseph Marceau, patriote exilé

Joseph-Pierre Marceau a épousé Angélique Marcoux le 5 février 1759 à Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud. Cependant, il semble que le jeune couple se soit établi dans la paroisse de St-Michel car tous leurs enfants furent baptisés à cet endroit sauf l'aîné, Joseph, baptisé à Saint-Vallier.

Le cinquième enfant du couple se prénomma Jacques. Né le 20 février 1766, il fut baptisé dans la paroisse de St-Michel. Lorsqu'il décida de s'établir de façon autonome, Jacques constata, comme la plupart des jeunes de sa génération, que les plus belles terres du comté de Bellechasse et d'une vaste superficie de Dorchester avaient déjà été concédées. De nouvelles paroisses voyaient le jour périodiquement dans le haut de Bellechasse confirmant ainsi le développement de nouveaux territoires agricoles dans les contreforts des Appalaches.

En cette période, le comté de l'Acadie en Montérégie regorgeait de belles terres disponibles pour les jeunes qui désiraient s'y établir. Sans pouvoir le certifier, il me semble loisible de dire que Jacques s'est laissé attirer par cette belle région. Fut-il attiré par une jeune fille qu'il aurait pu rencontrer dans des circonstances qu'il nous est impossible de connaître? Qui sait? Sans en connaître les péripéties, nous savons par contre assurément que Jacques épousa Archange Bourgeois, fille de Jean-Baptiste et Marguerite Cyr, le 13 octobre 1794 à Sainte-Marguerite-de-Blairfindie, Acadie, QC.

Le couple eut huit enfants. Il est possible que d'autres enfants soient issus de ce couple, toutefois, ils n'auraient pas dépassé l'âge adulte. Celui des huit qui fait partie de notre histoire était prénommé Joseph, il est né en 1806. On le surnommait petit Jacques, sûrement en référence à son père dont il était peut-être le préféré. On sait qu'il ne mesurait que 5 pieds 6 pouces à l'âge adulte, il est possible qu'il ait été un garçon petit de taille

durant son enfance. Quoi qu'il en soit, il épousa Émilie Piédalue le 5 octobre 1830 à Ste-Marguerite-de-Blairfindie. Les registres officiels de la paroisse le disent cultivateur et tisserand.

Joseph s'intéressa de près à la politique. Son ambition était de libérer le Bas-Canada de la domination britannique et il était prêt à engager sa vie pour y parvenir. Le mouvement des Patriotes sembla donc tout désigné pour l'aider à parvenir à son but. Pour réussir cette noble cause, il fallait bien faire partie d'une armée forte et importante dont les membres ne reculeraient pas devant la bataille. Malheureusement pour lui, ces enthousiastes guerriers en devenir n'avaient ni l'expérience ni les armes nécessaires pour contrer la grande armée britannique, et l'aide des Américains manquait souvent au moment où elle aurait été nécessaire.

## Les exilés

Antoinette Marceau Lavallée et Maurice Saint-Yves en parlent de la façon suivante : « (...) *De tous les exilés politiques vers l'Australie en 1840, Joseph Marceau fut le seul à s'y établir et à fonder un foyer d'où sont issus les Marceau d'Australie. Les travaux de monsieur Mackaness, professeur à l'université de Sydney permettent de connaître l'odyssée de ce Québécois déporté à l'autre extrémité de la terre. De cette terre d'exil, il en fit une terre d'adoption. Il fut le seul parmi 58 exilés à suivre cette voie.*

*Ce n'est qu'au cours de l'hiver 1845 que le premier contingent de rapatriés revint au Canada au terme de cinq années d'exil dans ce qui était encore une colonie pénitentiaire de l'Empire britannique. Trois déportés manquaient à l'appel au terme de ce voyage de retour : deux étaient morts en exil et un troisième, Joseph Marceau, avait décidé de s'établir à demeure en Australie et d'y fonder un foyer.*

(...) *Dès 1730, les Marceau vont migrer vers la Rive-Sud du Saint-*

*Laurent. C'est à Berthier en 1730 que Jacques Marceau épouse Marguerite Beaudoin. Joseph Marceau dit « Le Patriote » était son petit-fils; il est né à l'Acadie, au Québec, le 24 janvier 1806. Vraisemblablement, c'est son père, appelé Jacques, qui quitta les rives du Saint-Laurent pour s'établir à l'Acadie où il se maria avec Archange Bourgeois en 1794. (...) Joseph Marceau, le Patriote, était agriculteur à Napierville. Son épouse, Émilie Piédalue (cinq octobre 1830 à l'Acadie) mit au monde leur premier enfant, le 21 septembre 1834. Ils la prénommèrent Émilie comme sa mère. Deux autres enfants (Zéphirin, né à Napierville, le premier mai 1836 et Odilon, né à l'Acadie le 21 mars 1838) devaient naître au sein de cette famille avant les événements tragiques qui modifieraient le destin de tous ses membres. » Ces enfants étaient bien jeunes quand ce destin vint frapper à la porte de leur foyer. Les dates parlent d'elles-mêmes.*

Pendant l'insurrection de 1837-1838, Joseph Marceau fut l'un des organisateurs du camp retranché de Napierville. Il était à la tête d'une cinquantaine d'hommes lors de la bataille d'Odeltown le 10 novembre 1838. Manifestement, il était un homme d'influence et devait être bien considéré dans son milieu pour occuper un poste si hautement stratégique. Il fallait aussi un courage certain à ce jeune père de famille pour mener un combat dont la victoire était loin d'être acquise. Après la défaite de 1837, à Saint-Denis, l'armée britannique s'était réorganisée et son chef Colborne avait décidé de livrer une lutte sans quartier contre les Patriotes. Ces hommes partaient au combat pour défendre une cause désespérée; ils y allèrent même si les renforts attendus des États-Unis ne se manifestèrent pas.

Joseph Marceau fut appréhendé le 14 novembre 1838 et emprisonné dans la célèbre prison nommée « Au pied du Courant » à Montréal. Il



Pierre tombale de Joseph Marceau

fut cité à procès en cour martiale le 28 janvier 1839 et condamné à la pendaison comme plusieurs de ses concitoyens de Napierville et de l'Acadie, dont quelques-uns furent exécutés. Cependant, pour un grand nombre, cette sentence fut commuée et les Patriotes furent condamnés à la déportation en Australie, à l'époque le plus grand bague de l'Empire britannique.

Les événements tragiques furent trop difficiles à supporter pour son épouse, jeune mère de trois enfants en bas âge, dont un bébé de 9 mois. Le 23 mai 1839, Émilie Piédalue-Marceau décédait alors que son mari était en prison et en instance de déportation.

Trois jeunes enfants devenaient par le fait même orphelins de père et de mère. Quatre mois après le décès de son épouse, Joseph Marceau prenait le chemin de l'exil le 26 septembre 1839, en compagnie de 57 autres Patriotes.

Il ne devait plus jamais revoir son pays. La traversée vers l'Australie fut longue et difficile. Un patriote en a fait le récit dans un journal qui a été publié depuis. Six longs mois d'errance sur les mers, avec un détour étonnant par le Brésil, tel fut le sort de ces condamnés au bague pour avoir voulu

libérer leurs contemporains du joug de l'assimilation langagière et religieuse. Ce n'est que le 25 février 1840 que Joseph Marceau et ses compagnons d'exil débarquèrent à Sydney, en Nouvelle-Galles du-Sud. Ils furent contraints à des travaux forcés, particulièrement à la construction de routes. Plusieurs tronçons de la route de Paramatta, aujourd'hui encore une voie de communication importante autour de Sydney, furent construits par ces déportés. Certains furent même envoyés en Tasmanie, colonie pénitentiaire d'une extrême dureté. Le plus étrange est que presque tous ces hommes ont survécu à ces terribles épreuves. Deux seulement sont morts en déportation : Louis Dumouchel, aubergiste de Sainte-Martine et Ignace-Gabriel Chèvrefils, cultivateur résidant de la même paroisse.

### Comment il fit d'une terre d'exil une patrie d'adoption

Nous allons maintenant apprendre de quoi furent faites pour ces 58 exilés les cinq années au cours desquelles ils furent dans un premier temps, contraints aux travaux forcés puis amenés à travailler sur le marché libre pour enfin obtenir leur pardon et retourner chez eux, sauf un bien sûr, Joseph Marceau.

Relisons les écrits d'Antoinette Lavallée et Maurice St-Yves. « On ne sait pas exactement où Joseph Marceau vécut ses premières années d'exil. Ses descendants australiens ont sans doute des informations là-dessus. Il serait intéressant de les contacter pour obtenir d'eux des renseignements qui permettraient de comprendre comment ce Québécois francophone a fait de cette terre d'exil sa patrie d'adoption. Tout ce que l'on sait, c'est que Joseph Marceau rencontra en Australie une jeune fille de 19 ans, Mary Barrett, et qu'ils se marièrent le 9 octobre 1844, c'est-à-dire 4 mois après que tous les autres prisonniers politiques québécois eurent été rapatriés au Canada.

Cette histoire qui commence tragiquement a connu un dénouement heureux. Dès le début de cette déportation, aussi bien au Haut-Canada (Ontario) qu'au Bas-Canada (Québec), des personnalités influentes

vont tout mettre en œuvre pour obtenir le pardon royal envers ces hommes dont on percevait la déportation comme une vengeance pure et simple. En 1844 le pardon était accordé et le 9 juillet un premier contingent de 38 prisonniers politiques prenait le chemin du retour vers la liberté. Les autres suivraient plus tard. Au cours de cette année, tous revinrent au Canada, sauf un : Joseph Marceau. Son mariage avec l'Australienne Mary Barrett explique sans doute cette décision, même s'il avait encore au Québec trois enfants qu'il n'avait plus revus depuis son arrestation en novembre 1838. Ces enfants avaient sans doute trouvé un foyer d'adoption chez des parents de la famille, comme cela se pratiquait quand le père ou la mère mourait alors que les enfants étaient encore en bas âge. Joseph Marceau, à 38 ans, exilé sans liens avec sa patrie d'origine, décida donc de demeurer en Australie et d'y refaire sa vie. Le 8 octobre 1844, il convola en justes noces à Dapto, en Nouvelle-Galles-du-Sud. L'abbé John Rigney célébra ce mariage selon les rites catholiques, quoique Mary Barrett fût protestante.

Avec ce second mariage, Joseph Marceau devint le père de 9 enfants qui formèrent la première génération des Marceau d'Australie issus de la famille des Marceau du Canada, elle-même un provignement des Marceau du Poitou en France. Nous avons le signalement de quelques-uns des enfants de Joseph Marceau. John né en 1845; Joseph-Francis 1851; Edward-Luke 1853; Émilie 1855; Benjamin-Joseph 1860; James 1861; Perpetua 1862; Mary-Ann; Ellen-Rose; Isabella-T.; Teresa-M et deux enfants dont nous ignorons les noms. Joseph Marceau éleva sa famille dans le township de Dapto en Nouvelle-Galles-du-Sud. Il mourut le 8 juin 1883 à l'âge de 77 ans. Une pierre tombale dans le cimetière catholique de West Dapto rappelle son souvenir. Son épouse lui survécut plus d'un quart de siècle, elle mourut le 14 février 1909 à l'âge de 84 ans. Son fils James atteignit lui aussi un âge avancé, il s'éteignit en 1947 à l'âge de 86 ans.

Les enfants de Joseph Marceau et leurs descendants ont migré un peu partout



sur le territoire australien. Ils sont maintenant plusieurs centaines dans ce pays. En 1988 lors des célébrations du deuxième centenaire de l'Australie, un membre de cette famille, Kevin Marceau de Sydney, a réuni plus de 300 personnes appartenant à la descendance du célèbre patriote canadien-français. Le premier ministre Pierre E. Trudeau de passage à Sydney fut invité à inaugurer un monument pour rappeler le souvenir des exilés canadiens; il rencontra en cette occasion les membres de la grande famille Marceau de l'Australie.

Les historiens se sont intéressés à l'histoire de Joseph Marceau. Le professeur Georges Mackaness de l'université de Sydney s'est particulièrement intéressé à retracer l'histoire de ces Canadiens exilés aux antipodes de leur pays. Il est à l'origine de la publication des mémoires de deux exilés. Léandre Ducharme a laissé le « *Journal d'un exilé politique aux terres australes* », traduit et publié en anglais par le professeur Mackaness. Il y a aussi le texte de Prieur « *Notes d'un condamné en Australie* » qui donne des renseignements sur l'aventure de Joseph Marceau. Enfin, plusieurs ouvrages récents ajoutent des détails à cette histoire unique dans les annales de la nation canadienne-française. Les historiens australiens ont trouvé dans les journaux, lettres, et mémoires de toutes sortes, des détails pertinents et d'une grande authenticité pour reconstituer le côté sombre de cette période pendant laquelle l'Australie fut une immense colonie pénitentiaire où les prisonniers étaient livrés à l'arbitraire le plus total. La plupart des prisonniers de droit commun étaient illettrés et en conséquence, n'ont pas laissé d'écrits pour témoigner de leur expérience du bagne australien. Cependant, dans le groupe des exilés politiques canadiens, français ou anglais, plusieurs avaient une instruction suffisante pour noter au jour le jour ce qu'ils ont vécu. Ce sont leurs écrits qui constituent aujourd'hui la base du matériel historique pour reconstituer la vie quotidienne des exilés en Australie à cette époque.

Il serait souhaitable évidemment que les Marceau du Québec puissent être en

contact avec les Marceau d'Australie afin de s'éclairer mutuellement sur le passé de leur famille. Les racines historiques françaises laissent deviner qu'il s'agit d'une famille très ancienne qui vécut probablement à l'origine dans l'est de la France ainsi que le laisse supposer la présence de la Croix de Lorraine dans le blason de cette famille.

Les notes qui précèdent ont été établies à partir de divers documents réunis par Antoinette Marceau Lavallée. La présente rédaction a été faite par Maurice Saint-Yves époux de Ghislaine Marceau, fille de Donat Marceau, descendante en ligne directe de François Marceau, l'ancêtre français des Marceau du Canada et des Marceau de l'Australie.

### **Histoire des parents de Mary Barrett**

Dans la partie précédente, nous avons vu comment les exilés de la Rébellion 1837-1838 ont vécu lors de leur séjour en Australie. Voyons maintenant, à l'aide de ces articles de journaux australiens que j'ai traduits en français, des témoignages des descendants de Joseph Marceau sur ce qu'ils sont devenus.

L'histoire des parents de Mary Barrett, l'épouse de Joseph, est très intéressante. Je vais en traduire les éléments les plus pertinents. « Mary est née vers 1824-25 à Ribchester, Lancashire, Angleterre. Elle était la cadette des enfants de John Barrett et Ellen Simpson. (...) Mary était âgée de quatre ans lors du recensement australien de novembre 1828. Ce qui veut dire qu'elle avait environ trois ans lorsqu'elle arriva à Sydney avec sa mère Ellen à bord de l'Harmony le 27 septembre 1827. Le HMS Harmony effectuait son premier voyage de Londres à Sydney, son départ eut lieu le 4 juin 1827. Il arriva à Sydney deux mois avant le Guildford sur lequel voyageait John Barrett, le père de Mary.

Le Guildford en était à son septième voyage de condamnés depuis Plymouth, Angleterre à Sydney Cove, Australie. Il était parti le 31 mars 1827.

Ellen Simpson Barrett avait été

poursuivie en justice avec son mari John à Preston, Lancashire le 10 janvier 1827 et les deux ont été déclarés coupables; Ellen d'avoir volé le 4 décembre 1826 à James Bradley un montant de 45 verges de gingham – étoffe, vichy et 5 verges de ruban, et John pour avoir reçu ces biens (recel). John fit appel et présenta un plaidoyer de non-culpabilité. Néanmoins, il fut déporté trois mois et demi plus tard. John était aussi accusé d'avoir volé à John Riley un panier et 4 livres d'oignons. »

Nous savions que l'Empire britannique se débarrassait de ses surplus de population en les jugeant coupables de toutes sortes de larcins presque sans valeur. Considérés comme des bandits, ils étaient déportés vers l'Australie sans ressource et de plus, ils étaient dans la plupart des cas condamnés aux travaux forcés; ce qui fut le cas de Joseph et de ses compagnons de voyage. Si ces déportés avaient été des bandits comme le prétendaient les autorités anglaises, l'Australie ne serait pas devenue ce grand pays prospère couvrant la superficie d'un continent.

### **Les Patriotes sur la route de l'exil**

« Des 68 condamnés, 12 furent pendus au grand jour devant la population, 27 furent relâchés sous caution, 2 ont été bannis et les 58 autres ont été condamnés à être transportés au bagne colonial australien. Ils ont été embarqués sur le HMS Buffalo rejoignant ainsi 83 autres insurgés en provenance du Haut-Canada. Le matin du 28 septembre, le Buffalo levait l'ancre pour un long voyage à destination de Sydney, Australie.

Le voyage en fut un d'horreurs ininterrompues. Confinés dans des quartiers d'environ 12 mètres par 7 mètres, dans le ventre du vaisseau, 141 prisonniers enchaînés ont souffert de la fièvre, des poux, du mal de mer et du manque de nourriture.

Les 83 hommes du Haut-Canada étaient tous anglophones unilingues venant de Port Arthur, Ont. À leur arrivée à Sydney, Australie, l'archevêque catholique de Sydney, M. Polding et son aumônier, parlant tous les deux

français, sont venus accueillir les 58 prisonniers francophones.

Le gouverneur Gipps avait l'intention de conduire les prisonniers à l'île Norfolk mais l'archevêque a réussi à le convaincre de les garder à Sydney.

Aucun d'eux n'avait été condamné auparavant. Ils fuyaient les autres prisonniers et ne voulaient pas fraterniser avec eux. Ils étaient déjà consternés de devoir porter des vêtements étiquetés les identifiant comme détenus. En fait, pour eux cette humiliation était beaucoup plus grande que l'absence de couvertures et de lits. Quelques années plus tard, tous les Patriotes reçurent leur libération ce qui leur permit de travailler en toute liberté comme des citoyens normaux.

### **Libre, Joseph Marceau choisit l'Australie**

Joseph Marceau était âgé de 34 ans lorsqu'il arriva à Sydney. Il est décédé en 1883 à l'âge de 77 ans et le dernier de ses enfants James est décédé en 1947 à l'âge de 90 ans.

Joseph Marceau devint un fermier florissant à Dapto. Il est difficile de dire jusqu'à quel point le pays de son enfance lui a manqué. Il n'a jamais rien dévoilé à ses enfants de l'histoire de la Rébellion. Il préférerait plutôt parler d'un de ses lointains ancêtres, un général important dans l'armée de Napoléon durant la Révolution française. Ce lien n'a été prouvé.

*« (...) après avoir séjourné à Port Arthur en Tasmanie, les Patriotes furent envoyés à Longbottom Stockade où ils devaient travailler à casser de la pierre pour la construction de la route de Paramatta. »*

Deux ans plus tard, les 58 reçurent leur libération et purent aller rejoindre les travailleurs sur le marché libre. En 1843, ils furent amnistiés, tous sauf trois retournèrent au Canada. Deux sont décédés peu de temps après. Seul petit Jacques, celui dont la femme était décédée quelque temps avant son départ du Canada, laissant trois orphelins aux bons soins de sa parenté, décida de rester en Australie. S'il est demeuré là-bas, c'était pour une affaire

de cœur. En effet, alors qu'il travaillait sur une ferme, « *petit Jacques* » alors âgé de 37 ans s'est amouraché d'une jeune fille de 19 ans, Mary Barrett, la petite Anglaise dont nous avons parlé plus haut. Le couple s'est marié à l'église catholique St-Francis-Xavier de Wollongong même si Mary était de religion protestante. Joseph et Mary s'établirent sur une ferme et en plus d'élever des animaux, ils ont mis au monde onze enfants qui, eux aussi ont élevé de grandes familles.

150 ans plus tard, le bottin téléphonique de Sydney compte sept familles de Marceau. Toutes sauf une sont descendantes de « *petit Jacques* ». Dans les parties rurales de New South Wales (Nouvelle-Galles-du-Sud) où la plupart des membres du clan ont pris racine, on peut compter un autre 400 descendants du Patriote canadien-français. Les autres sont dispersés aux États-Unis et en Nouvelle-Zélande.

Kevin Marceau a l'allure bien française, (il est le sosie de Philippe Noiret, le fougueux comédien français), et il a baptisé sa maison de la rive nord, « *Richelieu* » rappelant la vallée d'où venait son ancêtre. En dépit de tout cela, il est très fier d'être un descendant de la quatrième génération d'Australiens Marceau. Le prénom français de son épouse, Estelle, n'est qu'une coïncidence, car elle vient d'Irlande.

Il répète ici que Joseph n'a jamais divulgué à ses enfants toutes ces histoires d'horreurs dont il ne voulait plus se souvenir. Dans la famille, on ne connaissait presque rien à propos de Joseph, sinon qu'il était un catholique pratiquant qui adorait ses enfants, que lui et son épouse étaient des personnes en vue dans leur communauté rurale. En moins de temps qu'il faut pour le dire, son sobriquet de « *petit Jacques* » était changé pour « *Honest Joe* ».

En août 1988, lors des célébrations du bicentenaire de l'Australie, Kevin Marceau avait organisé une réunion de famille à Concord. Ce fut un jour merveilleux, dit-il, les vraies retrouvailles du clan. Plus de 300 personnes ont participé, à un point tel qu'il fut impossible de parler à tous.

Les membres du clan viennent de toutes les couches de la société. Il y a des plombiers, des avocats, des docteurs, des jardiniers, des comptables, des metteurs en scène, et encore aujourd'hui, une majorité de fermiers. Plusieurs ont servi dans les forces armées australiennes. Il y a eu aussi des sportifs et des hommes forts, incluant Tom Kirk, le champion coupeur de bois depuis vingt ans.

Le 13 juillet 1850, Joseph avait obtenu une concession d'un lot de 26 acres de superficie où il s'est établi avec sa famille. Lorsque son beau-père décède le 10 janvier 1873, ce dernier lègue à son beau-fils toute sa terre contenant 72 acres, située à West Dapto avec bâtiments dessus construits qu'il considère comme l'héritage destiné à sa fille Mary. Lorsque Joseph décède en 1883, son testament stipule qu'il possède une ferme contenant 75 acres avec bâtiments dessus construits et une autre terre de 26 acres à West Dapto bornée par McPhails.

Au cours des conversations avec Victor Marceau, nous pouvons en déduire que Joseph a mené une vie simple de fermier. Il vendait ses produits, tels, œufs, lait, légumes, etc. au marché de Wollongong près du port. Il s'était fait une bonne réputation au point que ses pairs l'ont surnommé *Honest Joe*.

Entre les années 1845 et 1869 Joseph et Mary ont élevé onze enfants dans une maison de madriers ou bois rond (timbrer) que Victor décrit comme ayant une grande cuisine sur plancher de terre battue, des chambres à coucher séparées pour les garçons et les filles. Au centre, était une grande salle avec plancher de madriers qu'on utilisait à l'occasion comme plancher de danse. Une galerie et une véranda ornaient tout le devant de la maison. À l'intérieur, tous les murs avaient été plâtrés. La résidence fait face de l'autre côté de la rue au cimetière catholique où reposent Joseph et Mary.

*Sincères remerciements à Pierre Bolduc (un des généalogistes des familles Marceau) pour avoir effectué une partie des recherches généalogiques et historiques.*

# Les plus beaux paysages de Bellechasse récompensés

par Pierre Lefebvre



Moulin de Beaumont

Dans le cadre de l'inventaire du patrimoine bâti de Bellechasse, une initiative de la Société historique de Bellechasse, un concours de photographies avait été lancé au début de l'été pour identifier les plus beaux paysages qui caractérisent le territoire des vingt municipalités de la MRC de Bellechasse.

Quelque 46 images ont été soumises par 21 amateurs de photographie aux membres du jury composé des photographes Yvan Gravel et Paul St-Arnaud. La moitié seulement de ces photos ont été jugées pertinentes au thème et 8 images ont fait l'objet d'une analyse détaillée de leurs caractéristiques. Le jury a sélectionné les photos qui montraient des paysages visuellement identifiables sur le territoire de Bellechasse, en plus de présenter une qualité technique et esthétique supérieure.

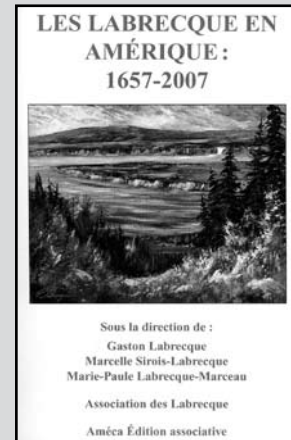
Les gagnants des trois meilleures photographies sont : 1<sup>er</sup> prix de 100 \$ à M. Denis Hould de Lévis pour son œuvre intitulée « Joyau de Beaumont », 2<sup>ème</sup> prix de 50 \$ à M<sup>me</sup> Nathalie Boutin de Saint-Charles-de-Bellechasse, pour une scène de

la rivière Etchemin à Saint-Henri, et troisième prix de 25 \$, à M. Gilbert Lacroix de Saint-Charles, pour le panorama capté à Saint-Gervais.

Une mention a aussi été accordée à M<sup>me</sup> Isabelle Prévost de St-Michel pour une photographie de son village et à M<sup>me</sup> Maryse Prévost de St-Charles pour un paysage du lac Saint-Charles.

Ces cinq personnes se méritent une carte de membre 2011 de la société historique, ainsi qu'un abonnement d'un an à sa revue « Au fil des ans ». Avec ce concours, la société historique voulait identifier les plus beaux paysages de Bellechasse afin de mieux les localiser, les décrire, les protéger et les mettre en valeur. L'inventaire du patrimoine bâti de Bellechasse se poursuivra en 2011 et 2012.

Au cours des prochains mois, les biens immobiliers inventoriés au cours de l'été 2010 dans les municipalités de Saint-Charles, Saint-Lazare, Saint-Damien, Buckland et Beaumont seront versés dans le Répertoire du patrimoine immobilier du Québec, accessible sur Internet.



Ce livre de 440 pages, écrit en collaboration et édité par l'Association des Labrecque, comporte une trentaine de chapitres portant sur divers aspects de l'histoire et de la généalogie des Labrecque, nombreux en Bellechasse. Pour se le procurer, contacter la Société historique de Bellechasse (418 887-3761, [shb@shbellechasse.com](mailto:shb@shbellechasse.com)).  
**Prix : 25 \$ plus frais postaux s'il y a lieu.**

Cher Monsieur,

Je vous envoie par courriel la nomination de notre fille.

Mon mari et moi sommes nés à La Durantaye, mais nos 6 enfants sont nés à Sherbrooke où mon mari enseignait. Mon mari est né sur la ferme des Morin du 5<sup>e</sup> rang, apparenté à A.N. Morin. Je suis née au village. Mon père était marchand général, né à St-Nérée. Les Godbout de St-Nérée étaient en général des commerçants. Le cousin l'abbé Placide fut directeur du Collège de Lévis durant de nombreuses années.

Nos enfants ont passé chaque été des vacances à La Durantaye et la période des Fêtes aussi, une tradition. C'est vous dire qu'ils sont très attachés à ce coin de pays. Si vous allez sur Internet, vous pouvez écrire Marie-Lucie Morin ou encore Claude Morin v.p. chez Air Canada. Ce sont les aînés de la famille. Des gens fiers de leur appartenance à La Durantaye.

J'espère que ces quelques lignes vous intéresseront ou pourraient intéresser les lecteurs d'Au Fil des Ans... revue fort intéressante! Au plaisir de vos nouvelles, Lucile Godbout (membre de la Société historique de Bellechasse)

On nous écrit



# Nécrologie du patrimoine bâti

par Pierre Prévost



| Rang Jean-Guérin Ouest

Une splendide maison de type «Boom Town» nous a quittés en 2008. Presque centenaire, elle a terminé ses jours dans son petit coin enchanteur du rang Jean-Guérin ouest, aux frontières des municipalités de Saint-Henri et de Saint-Anselme.



| Grande Grillade

Dans son érablière mature de la concession Saint-Félix, à quelques pas du chemin Grande-Grillade, cette modeste cabane à sucre d'avant-guerre s'est éteinte en 2008, loin des regards indiscrets.



| Route 277

Cette vénérable bicentenaire voisinait l'église paroissiale de Saint-Henri. Elle a quitté sa terre dans les années 1970 et s'est établie à plus d'un kilomètre au sud de son lieu de

naissance, sur la route 277. Les nouvelles infrastructures routières ont eu raison d'elle en janvier 2008. Ses restes ont été déposés dans une grange d'une municipalité voisine.



| Rang Sud-Est

Plus ancienne qu'on ne l'aurait cru, cette maison de Saint-Charles a été déménagée dans le premier quart du XXe siècle près du rang Bas du Sud qu'on venait de macadamiser. On l'avait déposé sur un solage de pierre et on disloqua ses chevrons pour lui donner un peu de volume à l'étage. Ces nombreuses interventions n'ont fait qu'accélérer son trépas, à l'automne 2009, au dépens d'une construction préfabriquée.



| Rang Nord-Ouest

Cette maison typique des Fourches de la rivière Boyer a rendu l'âme à la fin de l'an 2009. Son volume initial, tout en symétrie et aux versants inclinés à 45°, on a ajouté une cuisine d'été il y a de cela environ cent ans. Cette maison de ferme du rang Haut du Nord a laissé place à une autre plus moderne.



| Village Saint-Anselme

Cette modeste maison de colonisation du milieu du XIXe siècle était située sur la rue Principale, en pleine agglomération de Saint-Anselme. Soigneusement déconstruite, cette habitation nous a quittés à l'été 2009.



| Route 279

Cette maisonnette plus que centenaire a été démontée en juin 2009. Elle s'inscrit dans la suite de maisons de la rue Principale détruites depuis les années 1970 qui, par leurs disparitions, ont affaibli le tissu urbain de St-Gervais. Même la chapelle processionnelle, bien culturel classé en 1981, s'est vue accoler des panneaux de signalisation et un fût de feux de circulation.



| Village Saint-Henry

Cette maison du début du XXe siècle a été massacrée à coups de

pelle mécanique au milieu du mois d'août 2009. Son agonie n'a duré que quelques heures. L'espace qu'elle occupait, au cœur du village de Saint-Henri, est toujours vacant.



| Grange chemin des Iles

Cette vieille grange squelettique a été démolie en août 2009. Son volume primitif, au premier plan, a été agrandi au cours de son existence. Témoin d'une agriculture de subsistance, cette grange assemblée à la française comptait bien plus que cent ans d'existence.



| Ancienne école route Kennedy

Les autorités municipales ont cautionné la mise à mort de cette ancienne école de rang située sur la route du Président-Kennedy. Saint-Henri comptait sur son territoire plus d'une dizaine d'écoles de rang, dont la moitié de ce type plus ancien.



| 1er rang Est

Déplacée de son site originel du 1er rang est de Saint-Gervais, cette maison

fut exhaussée par un comble brisé il y a une centaine d'années, puis on lui a attaché une cuisine d'été par la suite. Trop altérée pour qu'on y reconnaisse une maison peut-être bicentenaire, la modernité et une loi protégeant le territoire agricole au détriment du patrimoine bâti sont venues sceller son sort. Ses organes ont été prélevés en avril 2010 pour servir à d'autres bâtiments au cachet ancestral.



| Hangar route Kennedy

Ce hangar centenaire de la route Kennedy, à Saint-Henri, a été démoli à la mi-juillet 2010. Le destin de sa compagne, une petite maison mansardée de la fin XIX<sup>e</sup> siècle, est à craindre. Des habitations s'étaient agglutinées le long du chemin de Lévis à Kennebec, appelé aussi «route à trente sous». Cette route nous rappelle une époque où il fallait déboursier quelques sous pour emprunter ces «chemins à barrières». En 1875, le chemin à lisses Lévis & Kennebec était venu côtoyer ce raccourci entre Lévis et les États-Unis.



| Annexe Saint Malachie

Le manoir Henderson de Saint-Malachie a été amputé de son adjonction. On ne connaît pas l'âge de l'agrandissement de cette immense demeure de typologie écossaise construite vers 1835 et située sur la route 277. L'annexe souffrait d'affaissement et présentait des signes de faiblesse.



| Route Kennedy Carrier-Station

Cette maison construite vers 1885 faisait partie d'un hameau appelé Saint-Henri-Station ou Saint-Henri-Jonction jouxtant le rang Saint-Ferréol. Deux voies ferrées se croisaient près de l'endroit où, il y a quelques décennies de cela, on l'a déracinée puis transportée près de la « grand-route ».

On l'avait ensuite augmentée d'un étage et coiffée d'un toit à quatre versants. En novembre 2010, son propriétaire a eu bien du mal à écarteler ses membres retenus par de savants assemblages. L'endroit où elle a fini ses jours fait partie du territoire de la Ville de Lévis.



| Rang Hêtrière Ouest

Cette maison probablement bicentenaire du rang Hêtrière Ouest, à Saint-Charles, agonise. Son toit aigu, le fruit de ses murs et son plafond bas trahissent son âge vénérable.

La proximité de la voie publique et un laisser-aller en matière de conservation menacent sa survie. Ainsi vont disparaître les œuvres de nos prédécesseurs, richesse collective et éléments essentiels à la compréhension du peuplement de Bellechasse.





O'Farrell



Lapierre



JOHN O'FARRELL et LUCIE LAPIERRE | grands-parents

« Nous croyons à l'importance du patrimoine et de l'histoire de Bellechasse pour les générations actuelles et futures et nous encourageons les actions entreprises pour leur mise en valeur. Notre caisse aussi. »

Caisse Desjardins des  
Monts et Vallées de Bellechasse

Caisse Desjardins du  
Coeur de Bellechasse

Caisse Desjardins  
des Seigneuries de Bellechasse



**Desjardins**  
Caisses de Bellechasse