

Jacques-Cartier, une ville de pionniers, 1947-1969

Michel Pratt

Volume 6, numéro 1, mai 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11291ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Pratt, M. (2000). Jacques-Cartier, une ville de pionniers, 1947-1969. *Histoire Québec*, 6(1), 7–11.

Jacques-Cartier, une ville de pionniers, 1947-1969

PAR MICHEL PRATT

Ce texte présente l'introduction et le premier chapitre de l'ouvrage de Monsieur Michel Pratt, Jacques-Cartier, une ville de pionniers, 1947-1969, publié par la Société historique du Marigot en 1994.

En prenant une marche dans les rues de Longueuil, certaines personnes ont pu remarquer cette enseigne évocatrice: «Cité de Jacques-Cartier – Égout». D'égouts ou d'aqueduc, il n'y en avait point en 1947 à Ville Jacques-Cartier. Pourtant, la population de cette municipalité était deux fois plus nombreuse et son territoire était beaucoup plus vaste que celui de sa voisine Longueuil. Mais de son histoire, celle des véritables bâtisseurs et pionniers, on n'a point parlé.

L'image d'une pauvreté générale et celle du grabuge en période électorale ont contribué pendant longtemps à laisser dans le tiroir, cette riche histoire. Pourtant, c'est bien de Coteau-Rouge que Jacques Ferron parle dans *Le salut de l'Irlande*, et bien de Longueuil-Annexe que sortent les meilleures pages de Pierre Vallières dans *Nègres blancs d'Amérique*. C'est bien à Ville Jacques-Cartier, dans le domaine Bellerive, qu'est né le Parti rhinocéros, que s'est ouverte la première polyvalente du Québec, Gérard-Filion, de même que le premier cégep, Édouard-Montpetit. De grandes compagnies, comme la Weston et la Pratt & Whitney, y siégeaient. On ne peut oublier que le chanteur Claude Dubois, après avoir mangé ses sandwiches à la moutarde, sur la rue Panet, à Montréal, est venu s'y établir; que plusieurs idées du Front de Libération du Québec y ont été mises sur papier, marquant ainsi, que l'on soit d'accord ou pas sur le fond, l'histoire du Québec.

Nous nous concentrerons sur les débuts de l'histoire de cette ville qui, en se fusionnant en 1969 avec Longueuil, fit de cette dernière la quatrième ville en importance démographique au Québec.



Les Millette étaient établis dans la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, depuis 1784. François Millette nourrit ses poules sur le terrain de sa ferme à l'emplacement de l'actuelle Place Desormeaux, sur le chemin de Chambly. Collection de Paul Millet.

«Impossible de comprendre le développement ultérieur de l'arbre sans observer d'abord la semence jetée en terre et ses premiers bourgeonnements.»

René Rémond

La paroisse de Saint-Antoine de Longueuil

Avant que Ville Jacques-Cartier ne devienne une municipalité, ce vaste territoire com-

prenait également Mackayville (partie de la ville de Saint-Hubert), le territoire de la ville de LeMoynes et Prévilles (partie de Saint-Lambert). Le secteur de Ville Jacques-Cartier ne totalisait guère plus de 3 500 personnes. Les services étaient limités : l'église de Saint-Charles-Borromée, contenant 400 places, quatre petites écoles, un service d'autobus très limité pour aller à Montréal, Laval Transport, qu'on appelait d'ailleurs «Laval en retard» et un autre, Fortin, dont les autobus traversaient le chemin de Chambly, de Saint-Hubert à Longueuil, et que les travailleurs utilisaient pour se rendre à la Fairchild Aircraft face à l'actuelle route 132. Mais la paroisse était surtout constituée de vastes champs et marais traversés par le chemin Coteau-Rouge qui constituait la «Main Street». Ça et là fusaient de nombreuses pancartes annonçant «Lots à vendre», «Terrains à vendre» ou «Maisons à vendre». Pierre Lecault raconte son installation à Ville Jacques-Cartier :

«...je suis venu fonder un foyer au cours de la guerre, lequel fut construit après les heures à la Fairchild Aircraft... Arrivés en plein champ, devant transporter le bois sur les épaules, dû au manque de rues ou tracées, nous devons, après le travail, marcher de Montréal-Sud (coin Sainte-Hélène et Victoria) alors que nous n'avions que le service d'autobus Longueuil et celui de la

Montreal Southern... Donc marche d'un mille tous les soirs après le travail industriel pour le travail particulier, abandon vers 11 heures ou minuit, selon le cas, et marche d'un mille pour reprendre l'autobus de la ville et enfin le tramway pour arriver à la maison vers 1 heure 30 à 2 heures... puis coucher pour se relever à 5 heures... car il ne fallait pas manquer les points de contacts pour arriver à temps à l'ouvrage... L'hiver, les bancs de neige et les rafales à champs découverts apportèrent plusieurs retards au travail et rendirent, par les marches forcées, les journées exténuantes, nous forçant, en plusieurs occasions, à retarder nos propres travaux de construction.»

Peu peuplée donc jusqu'en 1945, à cause de la crise économique, puis de la Seconde Guerre mondiale, la paroisse connue, après la guerre, un essor fulgurant. Le taux d'inoccupation des logements à Montréal était pratiquement nul et par conséquent les loyers relativement dispendieux. De plus, de nouvelles industries apparaissaient sur la Rive-Sud et certains travailleurs voulaient s'en rapprocher. Ceux-ci ne pouvaient espérer réaliser leur rêve d'avoir leur propre lot de terre sur l'île de Montréal; il en était de même pour les fils d'agriculteurs qui ne pouvaient se faire à l'idée de ne pas être propriétaires. La paroisse de Saint-Antoine de Longueuil semblait offrir cette chance; le «rêve québé-

cois» pouvait devenir réalité au-delà de la frontière insulaire de Montréal. Ils furent donc nombreux à aller construire leur maisonnette, avec le bois de vieux wagons de



Le commerce du fleuriste Gustave Xhignesse, sur le chemin de Chambly, exactement à l'emplacement de l'actuel commerce maintenant dirigé par sa fille Monique. Collection de Monique Xhignesse.

chemins de fer, dans des champs dépourvus d'égout, d'aqueduc, sans la moindre surveillance policière. Commenant avec 2 1/2 pièces, la maison prenait, au fil des ans, de l'expansion. Les lots mesuraient généralement 25 pieds par 80 ou 100 de pro-

fondeur et se vendaient 150 \$. Au milieu des années 50, ces terrains pouvaient atteindre une valeur d'environ 250 \$. Certaines compagnies offraient des lots pour 10 \$ comptant et des versements de 10 \$ par mois. S'il y avait arrêt de paiement, l'acheteur pouvait immédiatement perdre son lot. La maison, une fois construite, revenait à approximativement 3 000 \$. Certains n'avaient d'ailleurs jamais construit une maison; ils demandaient alors conseil à un menuisier, construisaient selon ses indications, revenaient ensuite lui demander comment procéder pour la prochaine étape et ainsi de suite. Certains n'obtenaient pas les résultats escomptés et l'eau pouvait s'infiltrer un peu partout, à la moindre pluie. Les murs extérieurs, souvent recouverts de papier brique, étaient très minces, peu ou pas isolés. Les décorations de Noël, accrochées aux murs, se balançaient au rythme du sifflement du vent. Des rideaux remplaçaient dans bien des cas les cloisons intérieures. Les panneaux de gypse étaient achetés un à la fois et posés au fur et à mesure que les économies le permettaient. Plusieurs maisons ne reposaient même pas sur des fondations et lorsque les premiers tuyaux reliés aux égouts ou au système d'aqueduc furent installés, il fallut régulièrement les dégeler, parfois à la chandelle, risquant ainsi de mettre le feu au plancher. À l'extérieur, les gens devaient se construire, de façon très artisanale, une passerelle pour passer par-dessus les fossés, remplis d'eau stagnante et nauséabonde, à l'automne et au printemps, mais qui constituaient, l'été venu, d'excellentes cachettes pour les enfants. Ces maisons étaient construites un peu partout sur le terrain, puisqu'il n'y avait aucun règlement de zonage à cet égard. Certains construisaient d'abord une maisonnette au fond du terrain, quitte à reconstruire, lorsque les moyens financiers le permettaient, une propriété plus luxueuse à proximité de la rue. Presque chaque maison disposait aussi de toilettes extérieures qu'il fallait déplacer sur le terrain une fois le trou rempli. Dans certains cas, ces «bécoses» ne disposaient que d'un rideau confectionné à même d'anciens sacs de denrée et qui obéissait aux caprices du vent. L'hiver, les



Le croiriez-vous? Le fameux Hôtel La Barre 500, sur le chemin Taschereau. Carte postale, Canadian Gift and Novelty. Collection de l'auteur.

maisonnettes disposaient de peu de place pour le séchage du linge. Des cordes à linge étaient installées le plus souvent dans la cuisine pour bénéficier de la chaleur du poêle. Lorsque le linge était étendu à l'extérieur, il revenait à l'intérieur complètement gelé, d'un bloc, et les enfants s'amusaient follement à construire brièvement des tentes avec les taies d'oreiller ou à jouer avec les vêtements comme avec des poupées.

L'augmentation substantielle de la population se fit avant l'implantation des infrastructures. Un territoire agricole se transforma donc, de façon anarchique, en territoire urbain dans un laps de temps très court. Comme le dit Jacques Ferron dans *Le salut de l'Irlande*: «*Les chiens y remplaçaient la police, les bécosses l'égout, les puits l'aqueduc*». Des chiens, dit Ferron, dans *Le quart de siècle de Ville Jacques-Cartier*:



Plusieurs familles vivaient dans la pauvreté. Les marchands apportaient cependant leur contribution. Ces jeunes enfants se précipitent à la maison, un pain en main, sourire aux lèvres. Collection des Sœurs franciscaines missionnaires de l'Immaculée-Conception.

«...il y a peu à dire sinon qu'ils furent utiles aussi longtemps que pour police nous n'eûmes que deux capitaines et trois sergents. Dès que la Sûreté municipale se fit plus nombreuse, les chiens per-



Le magasin général de M. St-Onge, sur la rue Saint-Georges, en 1940. Collection d'Yvette Lauzon Gagnon.

dirent quelque peu leur fonction officielle dont quelques-uns d'ailleurs, par les jours d'été, quand on oubliait de leur donner à boire, abusaient. De plus, ils étaient devenus trop nombreux. Le surplus, comme il arrive après tous les licenciements de gendarmes, forma des vagabonds, des bandits et même des loups... Les chiens moins hardis formaient des meutes et je me souviens d'une pauvre vieille fille, toute pâmée, un peu mordue, que le ciel avait mal inspirée en lui faisant prendre un raccourci dans les champs pour aller faire ses dévotions chez les Franciscains. La municipalité dut engager un chasseur, nommé Dupuis, qu'elle payait à la pièce, tant pour deux oreilles. Il réussit à en tuer trois mille en une année, mais peut-être parvint-il à ce chiffre en braconnant un peu...».

Le syndicaliste Michel Chartrand n'en revient pas; il raconte à son épouse: «*Simonne, j'ai vu des familles nombreuses habiter des taudis. Les égouts, le pavage des rues, les trottoirs sont inexistant, les services d'hygiène, d'incendie et d'électricité insuffisants*». Mais, rajoute-t-il, pour se faire plus rassurant: «*C'est vrai que les docteurs Roland Marcl, Arthur Tardif de Montréal-Sud et, m'a-t-on dit, les docteurs Jacques et Paul Ferron de Longueuil ont le courage de visiter les malades pour la modique somme de 50 cents*». Il faudrait souligner aussi la présence des médecins Philippe Riopelle, Roger Lamarre et Lucien Mercier. Le spectacle était impressionnant lorsqu'on traversait le pont Jacques-Car-

tier, empruntait les très rares rues asphaltées, bornées de chaque côté par des fossés remplis d'eau stagnante, et apercevait un dépotoir à ciel ouvert. Cette page, signée Pierre Vallières, dans *Nègres blancs d'Amérique*, constitue un moment fort qui semble déborder dans l'imaginaire:

«*L'autobus se remplit peu à peu de voyageurs et s'engagea sur le pont. J'ouvris mes yeux bien grands pour contempler le fleuve, les bateaux, l'île Sainte-Hélène. Puis l'autobus atteignit l'autre rive. Mon père et moi n'étions jamais allés de ce côté du fleuve. Nous étions complètement dépayés. L'autobus continua tout droit sur la rue Sainte-Hélène, puis vira à gauche sur le chemin Coteau-Rouge. Ce chemin était une vraie route de campagne. Étroit, zigzaguant, cahoteux il traversait d'immenses champs où apparaissaient, ici et là, quelques cabanes de bois ou de "tôle". Pendant une assez longue distance, nous n'aperçûmes que des champs déserts. Puis nous vîmes une ferme, avec une basse-cour et quelques vaches au bord du chemin. Enfin, l'autobus s'engagea dans une espèce de village et un gros nuage de poussière qui avait un goût de terre sèche, de pierre émietlée, de sécheresse, nous pénétra par le nez, les oreilles, les yeux et la bouche. Le conducteur, se retournant vers mon père, cria: "On arrive!" L'autobus vira à gauche et s'engagea sur la rue Briggs. Le nuage de poussière cachait les maisons et faisait disparaître la rue derrière nous à mesure que nous avançons.*— Saint-Thomas!

Nous nous levâmes. L'autobus s'arrêta, le conducteur nous souhaita bonne chance, comme un ami vous serre la main et vous encourage, alors qu'il trouve insensée l'aventure que vous vous apprêtez à vivre. Nous descendîmes de l'autobus, maladroitement; nous étions nerveux comme des voyageurs qui pénètrent dans un pays incertain.

Était-ce possible que la liberté se trouvât dans ce petit village aux rues de terre, aux petites maisons délabrées et dispersées, se trouvât dans ce coin perdu, rempli de poussière et d'enfants sales?»

Ce faubourg allait grandir dans la plus belle anarchie. D'Abitibi, de Saint-Henri, on venait construire son paradis, oubliant les odeurs nauséabondes, la poussière et l'agent immobilier qui se frottait les mains et se remplissait les poches. La moitié de la population venait d'un grand centre urbain, l'autre du milieu rural.

Jusqu'au 27 août 1951, la livraison du courrier était très lente; il fallait d'ailleurs aller le chercher au bureau de poste. Des téléphones, il y en avait peu. C'était un grand luxe. Mais comment se passer d'eau? Le feu pouvait ravager non seulement les petites maisons de la municipalité, mais aussi les récoltes des cultivateurs. Les assurances, dans ces circonstances, étaient difficiles à obtenir. Certains se construisaient des puits, mais plusieurs n'en disposaient même pas. Il fallait compter sur l'entraide. Une famille pouvait fournir de l'eau à quatre ou cinq autres. Il y avait aussi le marchand d'eau, comme M. Péladeau qui passait régulièrement avec son camion citerne et qui chargeait 5 ¢ pour une chaudière. Il remplissait d'ailleurs simplement son camion à la station «Impérial» de Willie Archambault, à Longueuil, sur le chemin de Chambly. Certaines personnes ramassaient donc de l'eau de pluie pour faire leur lavage. D'autres fabriquaient même leur propre savon.

La glace était tout aussi essentielle car on ne disposait pas de réfrigérateur au gaz ou électrique (plusieurs se plaignaient

d'ailleurs de la faiblesse du courant électrique). La livraison se faisait de façon un peu plus rustique, une charrue étant tirée par le cheval de monsieur Alarie. On pouvait faire l'épicerie chez l'épicier du coin qui, invoquant des comptes impayés, semblait vendre bien cher. Il fallait transporter sa commande, bien souvent à pied, car tous n'avaient pas l'automobile. Il semblait



Les autobus de Laval Transport devant le dépanneur Valiquette, sur Coteau-Rouge, en face du terminus Corbin. Collection de Thomas Timmons.

y avoir beaucoup de petites épiceries mais, dans les faits, elles disposaient d'un certain monopole dans leur quartier, compte tenu des contraintes évoquées. Certains marchands, comme Veronneau, de Longueuil, passaient prendre, une fois par semaine, les commandes à la maison et faisaient la livraison. C'était, bien sûr, avant l'arrivée des grandes chaînes alimentaires comme A&P. Les laitiers, comme M. Bouthillier de Longueuil ou Gagnon de Saint-Hubert, qui desservaient le territoire, s'approvisionnaient à la laiterie Victoria, de la rue Bute, à Saint-Lambert, ou simplement à la laiterie St-Alexandre, à Longueuil.

Le transport, que Vallières vient de nous faire revivre, plusieurs le reconnaîtront en se souvenant des mémorables voyages de Laval Transport, dont le garage était situé au 1850, Sainte-Hélène, au coin

de Curé-Poirier. Mais certaines personnes se souviennent encore des voyages dans la charette à foin, ou l'hiver, dans le «berlot», de Julienne Desmarteau qui chargeait 25 cents pour parcourir la rue Sainte-Hélène sur toute sa longueur. Il n'y avait, au milieu des années 40, qu'un seul autobus pour faire la navette aller-retour pour Montréal, puis avec l'augmentation de la population,

le service prit de l'expansion. Les autobus roulaient sur les rues Sainte-Hélène, Beaugard, Saint-Georges, Coteau-Rouge et le chemin de Chambly. Au printemps, la fonte des neiges provoquait un véritable chantier de boue; les usagers devaient même prendre des correspondances lorsqu'ils arrivaient à Montréal-Sud, les autobus de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil ou un peu plus tard de Ville Jacques-Cartier, étant considérés comme trop lourds. Les usagers enlevaient leurs grosses bottes dans l'autobus et les cachaient dans un gros sac, qu'on appelait «sac à Tousignant», avant d'arriver au terminus de Montréal, au coin d'Ontario et de Bordeaux. Certains, par crainte de se faire demander ce qu'il y avait dans le sac, laissaient leurs bottes dans un commerce à proximité de l'arrêt d'autobus. L'été, les rues étaient poussièreuses et certains citoyens déversaient de

l'huile sur les chemins pour retenir la poussière. Les sœurs et les frères devaient relever quelque peu leurs longues robes ou se résigner à les laver presque quotidiennement. Le transport n'était pas plus facile du côté du chemin de Chambly. Les autobus Fortin y étaient tout aussi vétustes. Le rituel était aussi le même: «sac à Tousignant» pour cacher ses bottes, longs périples...«Le Bec Fin», au coin de Columbia (Nobert) et du chemin de Chambly, constituait le point de rencontre pour les gens qui restaient dans le secteur de Saint-Vincent-de-Paul. Les travailleurs utilisaient ces autobus qui traversaient le chemin de Chambly de Saint-Hubert au terminus Fortin, en face du Collège de Longueuil, pour aller travailler à la Fairchild Aircraft. L'hiver, le système de chauffage de l'autobus, qu'on appelait la

«Grosse Bertha», était pour le moins rustique : deux tuyaux d'échappement passaient simplement à l'intérieur de l'autobus! Ce sont cependant des autobus de Chambly Transport, dans les années 60, dont les plus jeunes se souviendront sûrement le plus.

Il n'y avait que très peu d'automobiles et même les bicyclettes n'étaient pas monnaie courante. Les jeunes, très débrouillards, allaient en louer à 25 ¢ l'heure dans un magasin du chemin de Chambly. Nombreux, ils n'arrêtaient jamais de parler au propriétaire dans l'espoir que l'un d'eux, moins fortuné que les autres, puisse «emprunter» une bicyclette et que rien n'y paraisse. Le dimanche, pour aller à la messe, il fallait compter sur l'amabilité de certains paroissiens qui faisaient monter quelques personnes dans leur auto ou camionnette. Par exemple, avant la construction de l'église Saint-Charles-Borromée, en 1942, les personnes qui résidaient sur le chemin de Chambly, aussi loin que le secteur de la Place Désormeaux, devaient aller, avec leur famille, à l'église Saint-Antoine ou, s'il y avait de la place, à l'école Saint-Charles. À Saint-Jean-Vianney, les gens qui restaient sur les 5^e (Champlain) et 6^e (Maisonnette) rues, devaient traverser, à pied, péniblement, les champs de neige pour aller à l'église de la paroisse.

La région n'arrêtait pas de prendre de l'expansion et la frontière de la campagne était constamment refoulée. Jacques Ferron écrit dans *La charrette* :

«Il y a beaucoup de pauvres gens et de petites maisons de l'autre côté du pont. Ils augmentent chaque année. Les petites maisons s'ajoutent les unes aux autres et au bout de l'addition, il y en a toujours plus qu'on pensait. Ce n'est pas fini, ça continuerait ainsi toutes ces petites maisons déferlant vers la campagne qui fuit toujours plus loin. Un jour viendra qu'on ne pourra plus la rejoindre».

Comme le *Far West* à son origine, la liberté engendrait une dynamique que seule une ville sans structure municipale pouvait connaître. C'est ainsi que les commerces ambulants de patates frites, comme celui de «Gerry» Petit dont la camionnette était tirée par un cheval, interdits dans les villes voisines, déambulaient entre les cam-

buses ou quelques bungalows plus modernes. Certains propriétaires exposaient sur leurs terrains des canards de plâtre, comme s'ils voulaient souligner qu'ils n'avaient pas oublié que, pas très loin d'eux, subsistaient encore quelques fermes.

Mais, ces pionniers de la première heure étaient des gens fiers. C'était, par ailleurs, une époque où les enfants jouaient dans la rue, y laissaient leurs jouets pour l'heure du dîner sans se soucier qu'ils soient déplacés ou, à fortiori, volés. Ces gens avaient réussi. Au début des années 50, plus de 90% de la population était propriétaire, francophone et évidemment catholique. Mais la route était parsemée d'embûches. Il leur fallait bientôt faire face, comme dans toute société, aux nouvelles élites. Celles du clergé, de la bourgeoisie locale, mais aussi de la petite pègre. L'arrivée d'un curé, c'était le synonyme d'une nouvelle taxe, la dîme. La transformation de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil en Ville constituait aussi une augmentation irrévocable des taxes pour accroître les services. Mais les gens étaient consentants; il fallait améliorer la qualité de vie, il fallait s'organiser. La structure paroissiale rendit beaucoup de services, malgré les nombreuses sollicitations et l'obligation indéniable de reconnaître, sans la contester, la parole des dirigeants cléricaux. Le clergé possédait une influence qui allait bien au-delà de la foi. Non seulement contrôlait-il l'enseignement, les services sociaux, mais il était sollicité pour les

événements en apparence les plus anodins, comme la bénédiction d'un nouveau commerce ou même de la plus récente automobile de la police.

Sur le plan politique, la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil était représentée par M. Goyette, un agriculteur qui possédait une ferme sur le chemin de Chambly et qui était à l'image, jusque-là, d'une bonne partie de ses citoyens. Mais la région se prolétaria rapidement et il devint évident que le règne de ce type de représentant tirait à sa fin. Tout était à faire : aqueduc, égouts, nouvelles écoles, nouvelles églises, hôtel de ville, sans oublier le parachèvement des rues. Le commerce était livré à la loi de la libre concurrence, mais il fallait légiférer sur les heures d'ouverture et les normes de construction.

La paroisse de Saint-Antoine de Longueuil devint donc Jacques-Cartier. Pas par hasard. Jacques Cartier était considéré comme un bâtisseur. De plus, le pont principal reliant Montréal et la Rive-Sud portait ce nom. La nouvelle ville ferait certes honneur à ce pionnier. Ville Jacques-Cartier, comme on la désignait le plus souvent, allait devenir méconnaissable en très peu de temps. Elle représentait le symbole des agglomérations urbaines de la classe ouvrière, en banlieue. C'est ici que s'est développé un véritable nationalisme municipal, engendré par la nécessaire entraide et la conviction de construire, tous ensemble, un monde nouveau. ■



Quelques enfants anxieux d'avoir leurs patates frites, le typique chien errant, le cheval et le vendeur, Gérard Petit. Collection de Raynald Belval.