

Longueuil et la Rive-Sud avant le pont Jacques-Cartier

Michel Pratt

Volume 8, numéro 3, mars 2003

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11211ac>

[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. (2003). Longueuil et la Rive-Sud avant le pont Jacques-Cartier. *Histoire Québec*, 8(3), 27–31.

Longueuil et la Rive-Sud avant le pont Jacques-Cartier

Par MICHEL PRATT, historien

Michel Pratt est l'un des grands connaisseurs de l'histoire de la Rive-sud de Montréal et de la Montérégie. Infatigable animateur de la Société historique du Marigot, il a présenté, à l'occasion de la création de la «nouvelle ville» de Longueuil, un Atlas historique dont l'objectif est «de reconstituer l'évolution du territoire et de dégager les principaux traits de l'évolution sociale, économique et culturelle de la nouvelle grande ville, sur une période qui s'étend du régime français à aujourd'hui». C'est pour signaler la parution de ce document et surtout pour en souligner l'excellence et l'utilité que nous en avons tiré quelques «belles pages». Dans sa présentation, Michel Pratt espère «que cette première publication sur la nouvelle grande ville de la Rive-Sud soit un tremplin pour développer un sentiment d'appartenance régionale et une nouvelle identité municipale». Pourquoi ne pas souhaiter que ce souhait soit entendu à la grandeur du Québec maintenant que l'exemple est donné et que le modèle existe. Les pages que nous avons retenues sont tirées de deux chapitres consacrés aux moyens de transport. Nous avons opté pour les pages qui nous font passer des bateaux à vapeur au pont Jacques-Cartier. On y sent bien que l'auteur a sa ville solidement chevillée au cœur!

Les bateaux à vapeur

Les modes de transport connaissent une mutation profonde dans la première moitié du XIX^e siècle. De nouveaux moyens de locomotion apparaissent dont les bateaux à vapeur. Ils sont le plus souvent mus par des roues à aube.

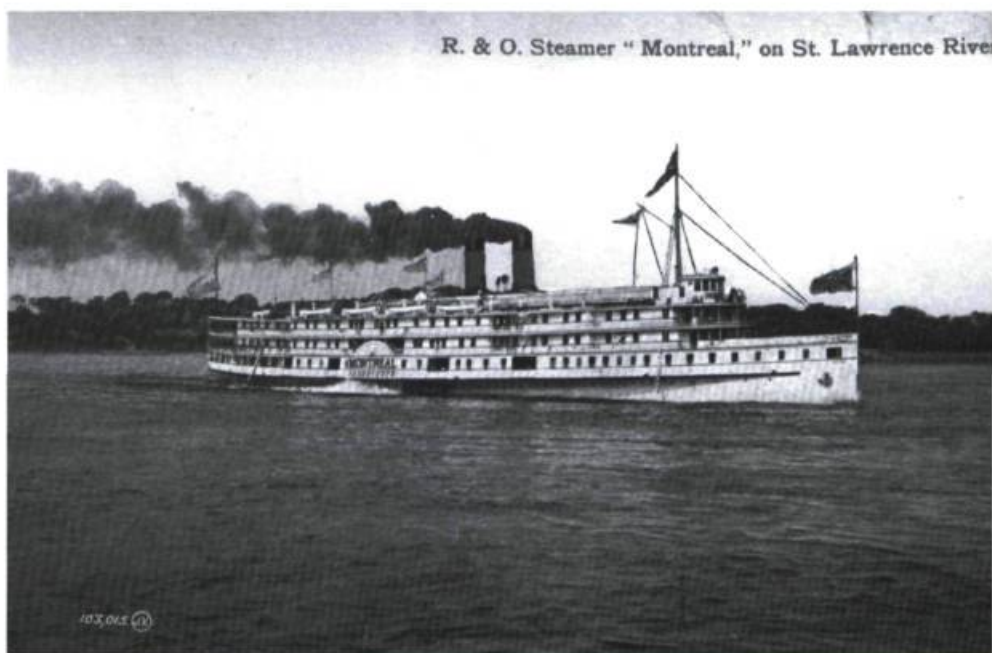
La Prairie - Même si la paroisse de Saint-Antoine connaît un fort développement, La Prairie demeure l'axe privilégié du système routier. Les bateaux à vapeur parcourent la distance de dix kilomètres qui la sépare de Montréal. C'est la voie la plus empruntée par les Américains pour se rendre à Montréal et par les Canadiens pour se rendre sur le Richelieu ou aux États-Unis.

Le bateau-vapeur d'Edme Henry et le *Montreal* de M. Raymond, de La Prairie,

font la navette entre Montréal, La Prairie et Longueuil. Le 14 mai 1819, le traversier de Joseph Brosseau, transportant des passagers de Saint-Charles vers La Prairie chavire, vis-à-vis l'île Saint-Paul, entraînant la mort d'environ 40 personnes. Ces personnes sont surtout des cultivateurs du secteur de La Tortue.

Longueuil - Le *Jérémie* fait la navette entre le quai de la rue Saint-Étienne, à Longueuil, et le Pied-du-Courant Sainte-Marie, au début des années 1820. François Deneau, surnommé François Jérémie, de La Prairie, en est le propriétaire. En 1820, il vend son bateau à Oliver Wait, Abner Bagg et Stanley Bagg. On le revoit cependant, en 1827-1828, au commandement de la barque à vapeur *Montréal* qui fait la navette entre Longueuil et Montréal.

L'Union canadienne fait le trajet, à partir de 1834, entre la rue Saint-Étienne, à Longueuil, et Hochelaga. Le bateau est dirigé par le capitaine Alexis-Étienne Fournier dit Préfontaine qui est aussi propriétaire de barques à chevaux. Des personnalités connues telles que les sculpteurs André Achim et Victor Chénier en sont aussi actionnaires. Pendant les mêmes années, le *Montréal*, commandé par Édouard Lespérance, lui fait concurrence. À partir de 1842, le bateau à vapeur *Longueuil*,



Le vapeur Montréal. Collection Normand Caron

propriété des mêmes actionnaires qui gèrent les barrières à péage sur le chemin de Chambly, fait la concurrence au *David-Ames*, propriété de Pierre Jodoin et d'Édouard Lespérance de 1843 à 1864.

Au début des années 1860, le *Fashion*, appartenant à François-Xavier Beaudry, fait ensuite la navette du quai du Grand-Tronc, à Longueuil, jusqu'à Montréal. Le *Hochelaga*, propriété de Jodoin-Lespérance fait le service entre Longueuil et le Pied-du-Courant de 1865 à 1870; ce navire est remplacé par le *Montarville*, qui dessert aussi l'île Sainte-Hélène durant l'été de 1875.

Ce navire est la propriété de la Compagnie de navigation de Longueuil (1865-1886). Le *Sainte-Hélène*, anciennement le *Lorne*, prend ensuite la relève du *Montarville* pour la traverse à l'île Sainte-Hélène jusqu'en 1879. Le *Montarville* demeure cependant en fonction dans les années 1880 pour diverses activités. Le *Sainte-Marie*, ancien *David-Ames* datant ces années 1840, fait le service entre Longueuil et le Pied-du-Courant de 1865 à 1867; il est remplacé par le nouveau *Longueuil*, mis en service en 1868.

La *South-Eastern Railway Company* fait la traverse en transportant des wagons de la compagnie de chemin de fer *Sud-Est* de 1882 à 1887. En 1915, le *Louis-Philippe* de la *Canada Steamship Lines*, mesurant 21 mètres de longueur par 12,8 mètres de largeur, remplace le *Longueuil*. Le *Louis-Philippe* avait été construit, en 1914, par la *G.T. Davie & Sons*. Le bateau pouvait transporter 25 automobiles ou 250 passagers.

Le dernier voyage de ce type de bateaux entre Longueuil et Montréal a lieu le 25 novembre 1930. Le bateau change alors de nom pour adopter celui de *Joseph Duburle* jusqu'en 1952. Ces bateaux furent gérés par différentes compagnies d'abord: la *Société Jodoin-Lespérance* (1843-1864), puis la *Compagnie de navigation de Longueuil* (1865-1886), la *Compagnie de navigation du Richelieu* et la *Canada Steamship Lines*.

Boucherville - Le *Saint-Louis*, dans les années 1840, fait escale à Boucherville. En 1843, des citoyens de Boucherville le tiennent responsable de l'incendie qui détruit

en quelques heures une grande partie du village. Du milieu des années 1880 à 1934, le *Hochelaga*, devenu le *Boucherville* en 1902, fait la navette entre Montréal et Hochelaga. Le *Terrebonne* qui fait le trajet Montréal-Varenes-Verchères, dans les années 1890, dessert aussi Boucherville. Le *Hochelaga* fut la propriété de:

1886-1918	Richelieu & Ontario Navigation
1914-1918	Canada Steamship Lines
1918-1927	Alexandre Desmarteau
1927-1930	Marc F. Desmarteau
1930-1932	Rosaire Leprohon
1932-1934	St. Lawrence Eng.

Les Horse-Boats

Du milieu des années 1820 à 1842, le capitaine Wait fait la navette avec des *horse-boats* comme le *Baroness of Longueuil* ou le *Persévérance*: ces bateaux utilisent pendant l'hiver un minimum de 10 chevaux lorsqu'il y a tempête. Ces chevaux actionnent un tourniquet en circulant sur une plate-forme ronde.

Les chemins de fer

La Prairie et Longueuil joueront un rôle important dans l'implantation des chemins de fer. La Prairie a l'honneur d'être le premier terminus d'une ligne de chemin de fer au Bas-Canada, le 21 juillet 1836, alors qu'elle accueille ses premiers passagers. Le train est alors activé par la locomotive *Dorchester*. Cette ligne de la *Champlain & St. Lawrence* relie La Prairie à Saint-Jean-sur-Richelieu: la longueur du trajet est de 23 kilomètres et se réalise en un peu moins d'une heure.

La ligne passe alors presque à la limite ouest du village, dans la commune de La Prairie. Le tracé est donc doublement avantageux: proximité du village et absence d'expropriation sur une bonne partie du tracé. William Molson est l'un des principaux actionnaires de la compagnie. La famille Molson a déjà une expertise dans le transport puisqu'elle possède une importante flotte de bateaux. En 1809, John Molson avait d'ailleurs été le premier à lancer un bateau à vapeur, l'*Accommodation*.

Le terminus est cependant déménagé, en 1852, sur l'île à la Pierre, dite

également l'île Moffat, du nom de son propriétaire, également actionnaire de la *Champlain & St. Lawrence*. Nul doute que les bonnes relations avec la seigneurie de la Couronne, La Prairie de la Magdeleine, ont facilité les transactions. Le baron Grant a un droit de regard, d'ailleurs, sur la partie du chemin de fer qui traverse la baronnie de Longueuil.



Une reconstitution de la Dorchester.
Photo : Normand Caron

Le premier chemin de fer à relier Longueuil à une autre ville est celui de la Compagnie de chemin de fer du Saint-Laurent et de l'Atlantique (*St. Lawrence & Atlantic Railroad*) qui, dès 1847, relie, deux fois par jour, Longueuil à Saint-Hyacinthe, puis, à partir de 1852, à Sherbrooke. Le baron Grant est encore une fois mêlé à cette transaction. Le 11 septembre 1852, la ligne se rend jusqu'à Sherbrooke. Le train part de Longueuil et fait des arrêts aux stations suivantes: Saint-Hilaire, Saint-Hyacinthe, Upton, Acton Vale, Durham, Richmond, Windsor et Sherbrooke.

Cette entreprise est achetée, en 1852, par la Compagnie du Grand Tronc. La ligne

est rattachée à Portland, au Maine, sur l'initiative de l'Américain John A. Poor: on l'inaugure à Portland le 18 juillet 1853. La compagnie du Grand Tronc développe d'importantes installations au port de Portland, dont deux élévateurs de grains. La compagnie établit également une liaison avec le réseau de la *Boston & Maine Railroad* qui relie Portland à Boston.

À Longueuil, l'activité ferroviaire est considérable pour l'époque; la compagnie emploie environ 300 personnes à son terminus sur le bord du Saint-Laurent, près de l'actuelle Place Longueuil. Il y a là plusieurs installations: des ateliers de réparations, une fonderie, un atelier de peinture, une petite école, une gare d'été sur le bord du quai et une d'hiver plus près de la route, des entrepôts, un petit poste de pompiers et les fameuses maisons de style néo-classique dites *Brick Row*, rue Victoria. Quatre de ces cinq maisons existent encore aujourd'hui.

Le tracé de cette ligne, dans Longueuil, commence à une jonction située sur le lot 114, qui fait face au chemin de Chambly, à l'extrémité sud de la municipalité de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil, aux limites de la Ville de Saint-Hubert: la voie ferrée emprunte ensuite un trajet qui descend légèrement à l'ouest de la rue de Lyon, puis emprunte l'équivalent à la rue Châteauguay jusqu'à son terminus. Cette ligne de chemin de fer est abandonnée lors de l'inauguration du pont Victoria, en 1860. Le Grand Tronc déménage alors à Pointe-Saint-Charles.

De 1873 à 1887, la compagnie *Montreal, Portland et Boston*, installe son terminus à Longueuil, d'où les gens prennent le traversier pour se rendre à Montréal. Cette ligne, baptisée *Sud-Est*, aboutit à la partie ouest du quai de la rue Quinn. La compagnie est abolie en 1887, lors de l'ouverture du pont de Lachine et d'une restructuration des lignes de chemin de fer dans le Maine alors que la *Boston & Maine* achète la ligne *Portland, Saco and Portsmouth Railroad*.

La ligne Montréal-Sorel est inaugurée en 1882 et emprunte, pendant de nombreuses années, l'emplacement actuel de la longue piste cyclable, nommée le Parc linéaire, qui longe le boulevard Desaul-

niers. Cette voie relie Longueuil à Montréal huit fois par jour au cours des années 1920. Le Canadien National décide de l'abandonner en 1968. La gare de Longueuil, construite en 1889, est située entre les rues Grant et Caroline, au sud de la rue Guillaume. Elle devient la propriété du CN en 1923. Une autre gare, près du boulevard Quinn, est construite en même temps, mais son utilisation est de courte durée. À Boucherville, une gare est construite en 1886 pour accommoder les voyageurs désireux d'utiliser cette ligne de transport vers Montréal.

Un chemin de fer sur la glace du Saint-Laurent est aussi mis en service de 1880 à 1883. L'inauguration a lieu le 30 janvier 1880: la ligne relie Longueuil au quai Hochelaga près de la rue Iberville. Cette entreprise périlleuse, fondée par Louis-Adélarde Sénécal, suscite l'admiration de plusieurs reporters. Il fallait en effet enlever les rails rapidement, au printemps, avant que la glace fonde. Les incidents furent inévitables et, au début du mois de janvier 1881, une locomotive s'enfonça sous l'eau. Du plomb dans l'aile, la compagnie ferme ses portes en 1883.

Les diligences

À l'époque de la Nouvelle-France, un des moyens de transport les plus répandus est la carriole ou la calèche, toutes deux tirées par un cheval. Ce moyen de transport n'est qu'individuel et par conséquent très limité. Le transport public se fait par bateau pendant la période de l'année où il n'y a pas de glace.

L'apparition des diligences ou *stages* vient changer quelque peu la situation. Ces voitures, partiellement recouvertes, sont munies de roues. La base emprunte souvent une ligne ovale; elles sont aussi munies de portes latérales. Les diligences sont tirées par au moins deux chevaux. Leur premier trajet au Québec se fait entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu, dès 1792. Joseph Simmons, de Longueuil, fait la navette sur la rive sud, de La Prairie à Boucherville, dès 1810. Dans les années 1830, la famille Duclos, de La Prairie, assure une liaison entre La Prairie et Montréal. De plus en plus d'Américains l'empruntent pour se rendre à Montréal.

Les diligences font normalement double emploi: transport des passagers et transport du courrier. Elles tentent de respecter le plus possible un horaire fixe. Le conducteur utilise le cor pour annoncer l'arrivée du courrier ou le départ de la diligence. Il existe aussi une ligne de Longueuil à Chambly. L'état des routes dans la première moitié du XIX^e siècle est lamentable autant pour celle de Longueuil-Chambly que pour celle de La Prairie-Saint-Jean-sur-Richelieu. Joseph Bouchette indique dans son rapport de 1831: «*The stage routes from St. John's, through Blairfindie, to La Prairie, or by Chambly to Longueuil, are exceedingly bad, and the latter in particular, when traversing the swamp between the villages of St. Joseph and Longueuil*».

Pierre Lambert, dans son ouvrage sur les anciennes diligences du Québec, le confirme: «*Se rendre de La Prairie jusqu'à Richelieu sur cette route boueuse qui n'est qu'une suite d'ornières est un supplice. Alexander y passe durant le printemps sur un chariot tiré par quatre chevaux qui déverse tous ses passagers dans la boue. Un autre voyageur affirme que cette route est "perhaps the worst in the world". Vers 1835, la diligence de Murray prend plus de sept heures pour parcourir les 20 kilomètres*».

L'établissement d'une ligne de chemin de fer, en 1836, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et La Prairie apporte donc beaucoup de satisfaction, du moins pendant la période estivale car le train ne roule pas l'hiver, du moins jusqu'en 1851. Le confort des diligences est minimal. Lorsqu'il y a plus de quatre personnes, l'espace devient particulièrement restreint.

Les omnibus

Vers 1875, Damase Brissette fonde une compagnie pour faire la navette entre Longueuil et Montréal, au moyen de voitures sur patins tirées par des chevaux. La diligence se rend, cinq fois par jour, à l'Hôtel de Québec puis au bureau de poste de Montréal. Le terminus de Longueuil est alors situé à l'angle des rues Saint-Laurent et Saint-Alexandre, près de la résidence des Brissette. Hector Brissette prend la relève de la compagnie au début du XX^e siècle.

L'été, on munit la voiture de roues, ce qui permet à des groupes de faire des randonnées. Il existait des omnibus à Montréal dès 1864. La *Montreal City Passenger Railway* opérait un parcours sur la rue Saint-Laurent, et plus tard, vers 1870, la *Montreal Omnibus Company* établit un circuit sur la côte du Beaver Hall.

Longueuil et La Prairie profitent au maximum de leur situation de terminus jusqu'à l'ouverture du pont Victoria, en 1860. Les deux villages possèdent des infrastructures importantes, tavernes et hôtels, pour accueillir les touristes qui n'ont plus intérêt à s'y arrêter. À l'extérieur de la Ville de Montréal, la rive sud était la reine de l'hébergement.

Les tramways

Au début du XX^e siècle, de nouveaux moyens de transport relient la rive sud à l'île de Montréal. Grâce au nouveau pont Victoria, construit en 1899, les tramways traversent maintenant le fleuve.

Les tramways font leur apparition à Longueuil 18 ans après leur implantation à Montréal grâce à la *Montreal Street Railway*. Des tramways de la compagnie *Montreal & Southern Counties Railway* effectuent le transport, à Longueuil, du mois de mai 1910 jusqu'au mois d'avril 1931. À Saint-Lambert, la compagnie effectuait le trajet depuis le mois de novembre 1909. Le service s'étend à Mackayville au mois de novembre 1912.

Cette compagnie est fondée par Albert Corriveau, en 1897. Le tramway part du pied de la rue McGill, à l'angle de la rue Youville, à toutes les vingt minutes, et se rend jusqu'au terminus de Longueuil, situé près de l'édifice actuel de la Société historique et culturelle du *Marigot*, sur le chemin de Chambly, en face de la rue Guillaume. Le propriétaire de l'édifice, M. Maher, y vend les billets.

De plus, l'horaire du trajet de la compagnie nous indique que l'accès à la rue Saint-Charles est fermé pendant la période hivernale et que le tramway ne fait l'aller-retour que sur les rues Saint-Laurent, Saint-Jean et Guillaume. Il nous confirme aussi que le trajet se fait de Saint-Lambert à Montréal-Sud et à Longueuil. Le tram-

way continue de circuler à Greenfield Park, à Mackayville, à Saint-Lambert et à Montréal-Sud jusqu'en 1956. La distance entre le terminus de la rue McGill et celui de la rue Sainte-Hélène, à Montréal-Sud, est de 8,5 kilomètres.

LE PONT JACQUES-CARTIER

En 1930, le pont Jacques-Cartier est ouvert à la circulation. L'ouverture du pont Victoria, en 1859, a des conséquences désastreuses pour Longueuil, qui perd ainsi une importante partie de sa population qui vivait des installations du quai du Grand Tronc devenues inutiles. Par contre, l'ouverture du pont Jacques-Cartier a des conséquences tout à fait inverses. Ce pont fait aujourd'hui partie du paysage quotidien de milliers de Longueillois qui l'empruntent pour traverser le fleuve.

Cette structure de 3,4 kilomètres de longueur, dont les plans furent élaborés par la firme d'ingénieurs *Montsarrat et Pratley* de Montréal, associée à J.B. Strauss de Chicago, relie Longueuil à l'île Sainte-Hélène et à Montréal. La pierre angulaire, installée au mois d'août 1926 sur le pilier sis entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame à Montréal, renferme une cinquantaine d'objets de l'époque dont des journaux et des pièces de monnaie.

Les travaux, commencés le 26 mai 1925, se terminent en juillet 1929 alors que les deux rives sont enfin reliées. Même s'il est possible de s'y promener dès le mois de septembre 1929, l'ouverture à la circulation automobile n'a cependant lieu que le 14 mai 1930. Le premier camion à traverser le pont est celui de l'ancien maire de la paroisse de Longueuil et premier maire de Jacques-Cartier, Joseph-Rémi Goyette; le premier piéton est Eugène Lacasse, jeune écolier de Longueuil, et A. Freiner a l'honneur d'être le premier automobiliste. L'inauguration officielle a lieu le 24 mai suivant. Pierre Vennat raconte dans *La Presse*:

«Le pont avait été décoré de multiples oriflammes. Sur la travée centrale avait été hissés l'Union Jack et le drapeau français. L'inauguration officielle se fit exactement à 11h50 alors que le premier

ministre Mackenzie King, pressant un bouton de son bureau d'Ottawa, dévoila les deux plaquettes élevées à l'extrémité de l'estrade où avaient pris place les invités d'honneur. La bénédiction du pont par Mgr Gauthier avait eu lieu juste auparavant et quelques minutes plus tard, le Duchess of Richmond, du Pacifique canadien, devenait le premier paquebot à passer».

On baptise d'abord la structure «Pont du Havre», puis pour célébrer le 400^e anniversaire de la découverte de Jacques-Cartier, le 30 juin 1934, on lui confère son nom actuel. La France fait don, le 1^{er} septembre 1934, d'un buste de bronze de Jacques Cartier encore présent à l'entrée de l'île Sainte-Hélène où il fut transféré en 1962.

Les coûts du pont s'étant élevés à environ 20 millions de dollars, le gouvernement fédéral compte se rembourser en instaurant le péage, dès l'ouverture. Le tarif varie pour chaque catégorie de passants: une voiture à traction animale, un troupeau, un passager à pied, un cycliste ou une voiture. Le prix diffère aussi s'il s'agit de moutons, de porcs ou de chevaux. Des rails pour les tramways ont été posés entre les trottoirs pour piétons et le tablier du pont, mais ne seront jamais utilisés.

Le tablier du pont au-dessus de la rue Saint-Charles est alors beaucoup plus bas qu'actuellement; il est relevé lors de la canalisation du Saint-Laurent, en 1958. De nouvelles entrées et sorties sont construites par la firme *Grant Mills* au coût de 150 000 \$. En 1959, on ajoute alors une cinquième voie à la circulation et la perception du péage devient automatique. Un édifice, au centre des postes de péage, est alors aménagé pour la surveillance et les policiers de la Police provinciale. En 1961, on installe des feux de circulation, symbolisés par des flèches rouges et vertes, et on installe une nouvelle rampe pour accéder à l'île Sainte-Hélène, du côté de la Ronde. Finalement, en 1962, après de nombreuses et persistantes pressions, le péage est aboli. En 2001, on entreprend la réfection complète du tablier du pont.

Une belle fête

L'abbé Jacques Paquin (né à Deschambault en 1791) fut curé de Saint-Eustache de 1821 à 1847, année de sa mort. C'est donc lui qui était à la tête de cette paroisse au moment des regrettables événements de 1837. En plus de ses fonctions de pasteur, le célèbre curé s'était aussi trouvé une vocation d'«historien». Quelques années avant sa mort, il avait entrepris de rédiger une vaste histoire qu'il avait intitulée *«Mémoires sur l'Église du Canada et sur le pays en général depuis la découverte en 1523 jusqu'à l'année 1843»*. Ainsi, dans cette vaste rétrospective où rien ne lui échappait, il avait rendu compte de deux événements civiques d'importance: l'ouverture du Pont Lachapelle (à l'Abord-à-Plouffe) et l'inauguration de la ligne de chemin de fer *Champlain & St. Lawrence*, entre La Prairie et Saint-Jean (dont parle Michel Pratt dans ces pages). À chacun d'apprécier les qualités d'historien et d'écrivain du curé en commençant par le titre de son compte-rendu. On y notera avec un certain étonnement qu'il n'y eut pas de bénédiction puisque les promoteurs étaient imbénissables... GB

Les mêmes personnages de la fête brillante du pont la Chapelle allèrent jouir le lendemain de la mise en opération du chemin de fer de la Prairie à St-Jean, accompagnés des notabilités de la ville et des campagnes environnantes de la Prairie. Mr Quiblier (supérieur du Séminaire de Saint-Sulpice, anti-patriote notoire, bailleur de fonds et éminence grise du journal *l'Ami du Peuple*) et plusieurs autres prêtres étaient témoins du magnifique spectacle de la mise en opération du chemin à l'issue; mais eussent-ils tous été des Balsam même ils n'auraient pu bénir ce Rail Road par la raison toute simple que la majorité de la Compagnie de ce Chemin et le Président l'Honorable Peter McGill qui donnaient cette belle fête au public sont protestants et par conséquent imbénissables. «À dix

heures et demie du matin, dit l'Ami du Peuple qui raconte cette fête, le 22 juillet le Steamer la Princesse Victoria quitta les bords de Montréal, au son d'une fanfare solennelle et se rendit à La Prairie avec une rapidité et une grâce admirable. Rien en effet de plus beau que ce joli navire orné de pavillons, couvert d'une foule joyeuse et fendant avec l'agilité du Triton les flots écumeux de notre majestueux fleuve tandis que de bruyantes trompettes semblaient proclamer son triomphe. La traversée se fit en 50 minutes; des chariots qui attendaient en grand nombre les passagers et une grande foule de spectateurs pour les conduire à St-Jean sur le nouveau Rail-Road les prirent au sortir du navire et dans un clin d'œil ils avaient disparus aux regards étonnés de la rapidité de la course. Le départ se fit au milieu des masses des spectateurs environnés de drapeaux britanniques au bruit de la canonnade des cris de joie et d'admiration de la foule qui voyait ces nombreux chariots chargés de monde

emportés loin de leurs regards avec la vélocité de l'éclair». «Cinq cents couverts attendaient autant de convives au retour de St-Jean à La Prairie. Le repas fut splendide et plein de jovialité. Mr McGill adressa l'assemblée, complimenta les natifs du pays qui avaient été employés de préférence dans la confection de cette entreprise dont il déroula tous les avantages dont les Américains nous ont donné l'exemple et le modèle. Mr Follet, natif des États, répondit par un discours plein de sens et de politesse. Le Lord Gosford parla ensuite sur les avantages de l'industrie avec beaucoup de clarté. Plusieurs santés furent portées et le champagne coulait en abondance et donna de l'esprit et de la joie à tout le monde. Le très hon. Ellice, seigneur de Beauharnois, ami particulier des Ministres, se trouva à cette fête, étant venu sous l'incognito comme on l'a cru pour prendre des renseignements secrets sur les affaires du pays déjà en fermentation».

Les Éditions Histoire Québec

- C'est la maison d'édition des sociétés d'histoire membres de la Fédération.
- C'est le seul éditeur de livres en histoire locale et régionale au Québec, produits et réalisés par des sociétés d'histoire.
- C'est le moyen le plus efficace, économique et unique de bénéficier des différents programmes d'aide à l'édition des organismes fédéral et provincial, ce qu'aucune société ne peut espérer par ses propres moyens.

**Contribuez à l'essor de votre maison d'édition
L'histoire locale et régionale, par vous, pour vous
Contactez nous pour vos projets d'édition**

courriel: pub.hq@histoirequebec.qc.ca

Téléphone: (514) 252-3031 – sans frais : 1-866-691-7202

Les titres déjà parus:

Claude GAUTHIER, **Ville de / Cité de Jacques-Cartier Tome 1 : Des débuts difficiles 1947-1960**, Collection Société historique et culturelle du Marigot, Les Éditions Histoire Québec, 2002.

Claude GAUTHIER, **Cité de Jacques-Cartier Tome 2: La Métropole de la Rive-Sud 1960-1969**, Collection Société historique et culturelle du Marigot, Les Éditions Histoire Québec, 2002.

Mona GODBOUT, **Monuments et sculptures de l'arrondissement Vieux-Longueuil**, Collection Société historique et culturelle du Marigot, Les Éditions Histoire Québec, 2002.