

Histoires & mémoires des Laurentides

Les énigmes historiques

Robert Simard



Association québécoise
des retraité(e)s des secteurs
public et parapublic

© **Robert Simard, Historien**

Se souvenir d'où on vient, de ces lieux
où on a habité, de ces gens qui font
partie de notre histoire, c'est se
donner des moyens pour comprendre
l'héritage laissé par nos ancêtres.
En même temps, ça nous permet
de transmettre cette mémoire
collective aux plus jeunes.
C'est ce qu'on appelle le devoir
de mémoire.

Table des matières

ÉNIGME 1	
Des explorateurs au développement industriel, une histoire de rivières	2
ÉNIGME 2	
Entre seigneuries et cantons, la colonisation des Laurentides	10
ÉNIGME 3	
Le système d'attribution des terres	18
ÉNIGME 4	
La marche du peuplement dans les Laurentides	28
ÉNIGME 5	
Les cageux et les draveurs	40
ÉNIGME 6	
La naissance des chemins de fer	52
Corrigé des énigmes	69
Bibliographie	72

Mise en contexte

Les énigmes Histoires et mémoires des Laurentides, se veulent une série de six publications historiques préparées par l'historien Robert Simard et proposées aux membres de l'AQRP des Laurentides. L'objectif est de susciter un intérêt pour l'histoire des Laurentides par le biais d'énigmes qui seront résolues par l'historien dans un survol historique et thématique.

Les solutions de chacune des énigmes se retrouvent à la fin du présent document. Vous retrouverez, ci-dessous, les liens Internet où vous pourrez consulter le document original.

Lien pour les énigmes :

<https://www.aqrp.ca/regions/laurentides/enigmes-histoire-des-laurentides>

Lien pour les solutions :

<https://www.aqrp.ca/regions/laurentides/histoire-des-laurentides-solutions>

ÉNIGME

1 Des explorateurs au développement industriel, une histoire de rivières

Cette première énigme fait appel à votre connaissance de l'histoire de la Nouvelle-France. Vous allez fort probablement devoir effectuer un retour vers le passé, dans vos cours d'histoire, à la petite école. Ma question comporte plusieurs volets et nous permettra d'élaborer par la suite sur l'histoire de certaines rivières qui sillonnent notre territoire et qui font partie des joyaux des Laurentides.



Historien de profession, Robert Simard étudie les différents patrimoines légués par les communautés qui ont habité le territoire d'Argenteuil. Établissant ses champs de recherches à la frontière du devoir de mémoire et de l'histoire, il est entre autres historien au Musée régional d'Argenteuil. Robert Simard est aussi lauréat du prix Excellence des 26^e Grands Prix de la culture des Laurentides, Histoire et patrimoine en 2015.



ÉNIGME 1

« Je suis maître navigateur, grand explorateur et aussi cartographe. Au cours d'un voyage dans le pays des Algommequins, sur la Grande rivière, alors que ma mission royale me commandait de chercher chemin facile pour aller au pays de la Chine à travers les terres d'Amérique, il m'est arrivé une mésaventure qui faillit me coûter la vie. Ce malencontreux incident est survenu au printemps de 1613 peu de temps après avoir traversé le lac des Soissons dans le Sault nommé Quenochouan par les gens du pays, à quelques lieues de l'embouchure de la rivière des Algommequins. »

- Qui suis-je ?
- Quel nom donne-t-on aujourd'hui à cette Grande rivière ?
Et au lac des Soissons ?
- Quelles sont les rivières laurentiennes rencontrées lors de ce voyage ?

Champlain et la rivière des Outaouais

Samuel de Champlain est né autour de 1570, à Brouage près de La Rochelle et de la mer, dans la région de Saintonge, en France. Au cours de sa vie, il s'est passionné pour la navigation, l'exploration de nouveaux territoires, la cartographie et l'administration coloniale. Sa passion pour l'art de la navigation et son amour pour la mer l'ont conduit à écrire un traité de la marine et du devoir d'un bon marinier en 1632. Il a traversé l'océan Atlantique à douze reprises et exploré l'Amérique du Nord à la recherche d'un passage pour rallier le Pacifique et les richesses de l'Orient. On peut le considérer comme un des plus grands navigateurs et comme on dit dans le jargon... il connaissait l'océan comme le fond de sa poche !

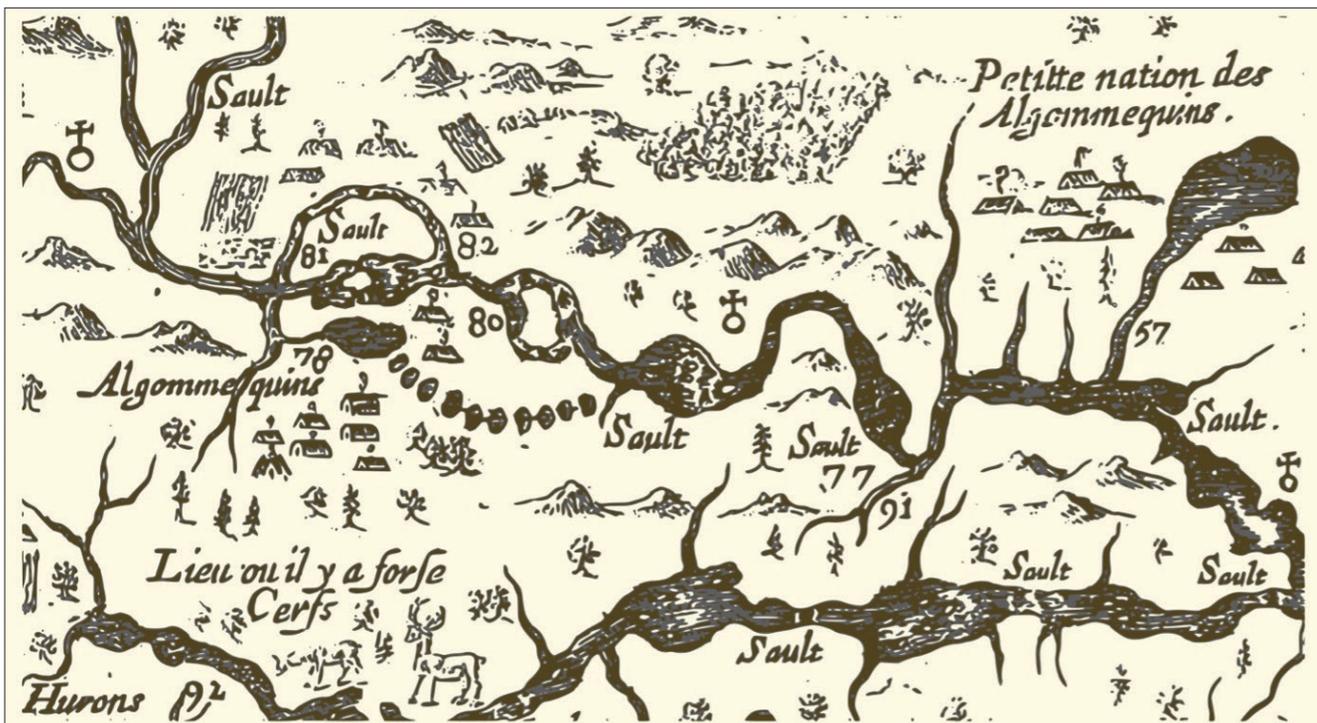
Champlain a navigué pour la première fois dans l'estuaire du Saint-Laurent en 1603 et lors de son second voyage en 1604, il a cartographié avec une précision déconcertante les côtes de l'Acadie. On le reconnaît comme le père de la Nouvelle-France et fondateur de la ville de Québec en 1608. Au printemps de 1613, il s'est lancé dans une autre aventure extraordinaire et a exploré la Grande rivière, la rivière des Outaouais où il a établi de bonnes relations avec les Premières Nations. Il a d'ailleurs baptisé cette rivière du nom de rivière des Algommequins et rivière des Outaouacs puisque ces peuples amérindiens vivaient sur les terres avoisinantes de la rivière. Dans la lettre qui suit, il raconte une mésaventure qui lui est arrivée lors de son passage au Long-Sault, dans les rapides qui s'étendaient de Carillon à Grenville au sud de la MRC d'Argenteuil, au pied du Bouclier Laurentien. Le Long-Sault n'existe plus, il est inondé sous des tonnes d'eau depuis la construction du barrage de Carillon en 1959-1963.

Attention!

Cette lettre est écrite en vieux français et transcrite dans son orthographe originale. Si vous voulez un conseil de vieux marinier, vous devez remplacer les caractères « f » par des « s » et vous serez en mesure de lire Champlain plus facilement. Allez bon vent!

Lettre de Champlain

Le famedy 1 de Juin (1613) nous paffafmes encor deux autres Sauts: le premier contenant demie lieuë de long, & le fecond une lieuë, où nous eufmes bien de la peine; car la rapidité du courant eft fi grande, qu'elle faict un bruict effroyable, & defcendant de degré en degré, faict une éfcume fi blanche par tout, que l'eau ne paroift aucunement: ce Saut eft parfemé de rochers & quelques ifles qui font çà & là, couvertes de pins & cedres blancs: Ce fut là où nous eufmes de la peine: car ne pouvant porter nos Canots par terre à caufe de l'efpaiffeur du bois, il nous les failloit tirer dans l'eau avec des cordes, & en tirant le mien, ie me penfai perdre à caufe qu'il traverfa dans un des bouillons; et fi ie ne fuffe tombé favorablement entre deux rochers, le Canot m'entraifnoit; d'autant que ie ne peus d'effaire affez à temps la corde qui eftoit entortillée à l'entour de ma main, qui me l'offança fort & me la penfa couper. En ce danger ie m'éfcriay à Dieu, & commençay à tirer mon Canot, qui me fut renvoyé par le remouil de l'eau qui fe faict en fes Sauts, & lors eftant efchappé ie loüay Dieu, le priant nous preferver.



Carte de Champlain, 1632.

Saviez-vous que ?

Le visage que nous connaissons de Champlain est en fait celui d'un autre. Cette image célèbre est le portrait de Michel Particelli réalisé en 1654 par l'artiste Moncornet. Courtisan italien, Particelli était comptable et surintendant des finances sous Louis XIII et Louis XIV. Cette supercherie remonte à 1854, alors que le dessinateur et arpenteur canadien-français Pierre-Louis

Morin participe à la fabrication du portrait de Champlain. N'ayant pas d'image précise du visage, on a seulement copié et modifié l'apparence de Particelli à partir d'une gravure du 17^e siècle pour la rendre crédible. Ainsi donc, le portrait que nous connaissons de Champlain est construit de toute pièce.



Particelli, 1654.



Champlain
par Morin, 1864.



Champlain, 1864.

Voyons maintenant avec Samuel de Champlain quelles sont les rivières rencontrées sur son passage. Ces rivières sont devenues le moteur de développement des Laurentides.

Voyager sur la rivière des Outaouais

Au temps fort de la navigation, les rapides du Long-Sault de la rivière des Outaouais ont représenté un obstacle majeur contraignant la circulation maritime entre Montréal et Ottawa. Les navigateurs de tout temps ont eu à recourir à beaucoup d'astuces et d'ingéniosité pour franchir le dénivelé de 20 mètres (65 pieds) et les 19 kilomètres qui séparent Carillon et Grenville. Le Long-Sault représentait un défi de taille à la navigation. Les premières voies de contournement ont été celles des portages jusqu'au jour où, au sortir de la guerre de 1812, le gouvernement britannique envisage la possibilité de canaliser la rive nord de la rivière des Outaouais.



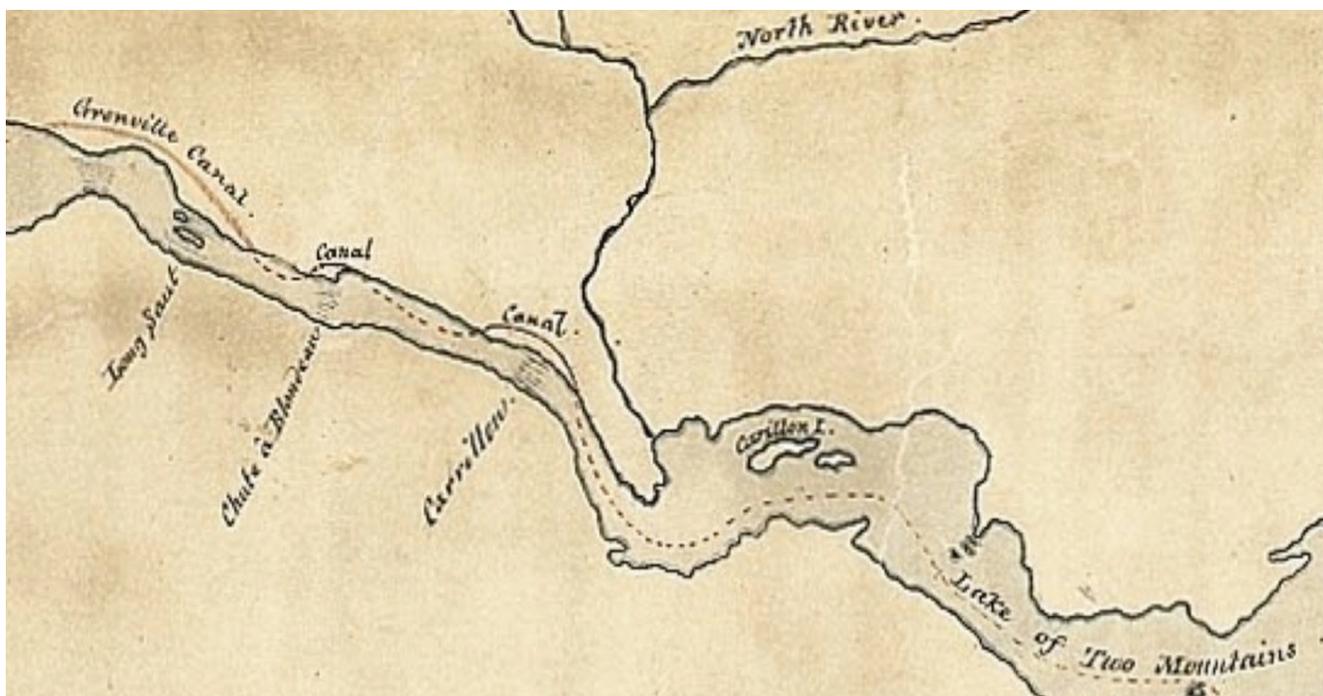
BAC, Martin, H. B., *Durham boat on the St. Lawrence*, 1832.



BAC, le canal de Grenville autour de 1840.

Canalisation du Long-Sault

À la suite de la guerre de 1812-1814 avec les États-Unis et dans le but d'offrir une voie de navigation alternative et plus sécuritaire que le Saint-Laurent, des travaux de canalisation du Long-Sault débutent à Grenville en 1819. Pendant 15 années, les soldats de la Royal Staff Corps de l'armée britannique creusent et érigent un système de canalisation comprenant trois canaux de plus de 14 kilomètres de long entre Carillon et Grenville. Onze écluses servent à rehausser ou abaisser le niveau de l'eau pour permettre un passage en eau calme. D'abord construit à des fins stratégiques, les autorités choisissent une échelle de navigation militaire (6,09 par 32,9 mètres) plutôt que commerciale (10,05 par 40,84 mètres). Ce manque de vision et de planification causera de sérieuses complications au développement de la navigation commerciale sur la rivière des Outaouais. Tout au



BAC, Board of Ordnance, Outline showing the water communication between Kingston and Montreal, 1827.

long du 19^e siècle, on devait transférer la cargaison des bateaux à vapeur sur des barges pour assurer le transport des marchandises dans les canaux. Quant aux passagers, ils devaient débarquer des bateaux et franchir la distance à bord d'une diligence pour se retrouver quelques heures plus tard à Grenville. À partir de 1854, on facilite le transport des passagers en construisant un chemin de fer entre Carillon et Grenville.

Les bateaux à vapeur arrivent au Long-Sault

Pendant près d'un siècle, les bateaux à vapeur naviguent sur la rivière des Outaouais créant pour ainsi dire une ère de prospérité dans les localités naissantes de Hawkesbury, Grenville et Carillon. En 1856, le trajet entre Montréal et Ottawa durait une journée. Le départ était lancé à 7 h de Montréal à bord du *Prince of Whales* en direction des rapides de Lachine et à 11 h, on arrivait au quai de Carillon. Après le court trajet de 35 minutes en train entre Carillon et Grenville, on embarquait sur le *Peerless* jusqu'à Ottawa. Fin du voyage à 17 h 30.

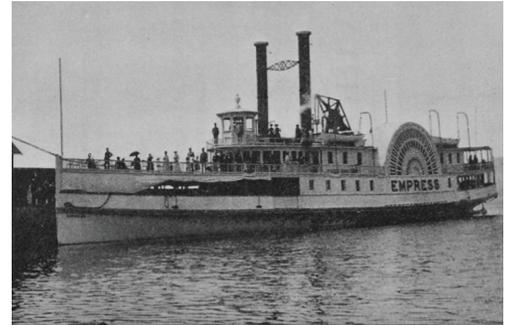
Aujourd'hui, le Long-Sault de la rivière des Outaouais n'existe plus, il est inondé sous des tonnes d'eau depuis la construction du barrage de Carillon entre 1959-1963.

La rivière du Nord, une rivière à moulins

Premier affluent de la rivière des Outaouais rencontré par Champlain au sortir du lac des Deux-Montagnes lors de son voyage en 1613, la rivière du Nord ne s'est jamais révélée comme une rivière navigable. Longue de 125 kilomètres, tirant sa source au lac Brûlé, avec un dénivelé de 340 mètres, la rivière du Nord se distingue par les nombreux rapides rencontrés sur son cours. L'histoire de la colonisation nous renseigne qu'elle a été un véritable moteur de développement industriel en raison de sa force hydraulique, une véritable rivière à moulins.

Dès la fin du XVIII^e siècle, on y construit les premiers moulins à scie et à farine du côté de Saint-André-d'Argenteuil, au pied des premiers rapides. En 1803, des Américains venus de la Nouvelle-Angleterre érigent le premier moulin à papier au Canada. Par la suite, le secteur en haut de la grosse chute, à quelques kilomètres de son embouchure, se colonise autour des moulins à scie, à farine et à carder. Ce secteur deviendra la ville de Lachute, développée autour de deux grands secteurs industriels, la filature Ayers Limitée et la papetière de J.C. Wilson (aujourd'hui Cascades).

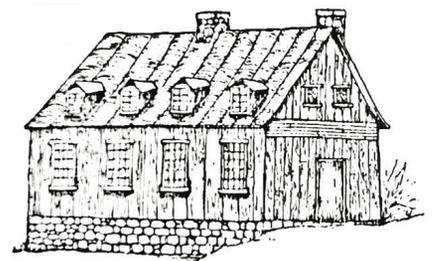
Pratiquement à la même période, soit autour de 1802-1804, la rivière du Nord devient le moteur de développement de l'Augmentation de la seigneurie des Mille-Îles dans le secteur de la future ville de Saint-Jérôme. Le seigneur Eustache-Louis Lambert Dumont fait construire ses moulins sur le chemin du bas de la rivière, c'est-à-dire dans l'ancien rang de la Chapelle.



Le bateau à vapeur « Express ».

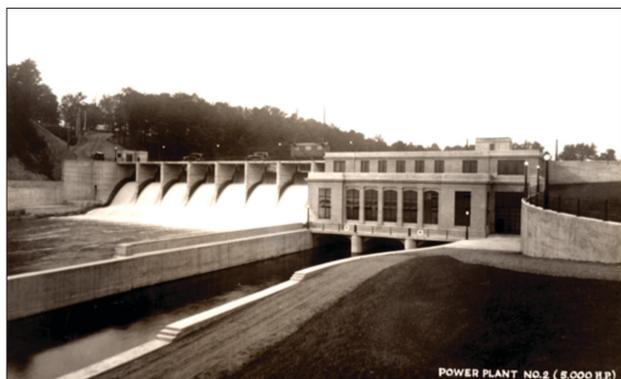


René Lévesque à Carillon.



Le moulin du Bas de la Rivière du Nord devient une chapelle-presbytère en 1807.

Avant l'apparition de l'hydroélectricité, la rivière du Nord est obstruée par quantité de chaussées et barrages servant à détourner la puissance hydraulique vers les grandes roues qui font tourner les moulins. Avec l'électricité, on voit poindre aux abords de la rivière une industrie manufacturière diversifiée allant des papeteries (Wilson, Rolland et Delisle) aux filatures (Ayers Ltd, Regent Knitting et Tricofil), des fonderies (Laviolette, McOuat et Viau) aux manufactures de chaussures et de caoutchouc (Boston et Dominion Rubber, Standard Shoe, Diva Shoe et Uni-Royal), de la fabrique de cigares (Smith & Fishel) à plusieurs scieries et usines de transformation du bois. Certains barrages sont modernisés pour produire de l'électricité comme c'est le cas de la compagnie Ayers à Lachute en 1929.



Barrage Ayers, Collection Musée régional d'Argenteuil.



Embâcle sur la rivière Rouge, Collection Musée régional d'Argenteuil.

De la rivière Rouge et de son rôle dans le développement du territoire

Au moment où Champlain entreprend l'exploration des territoires menant vers l'ouest de l'Amérique, les Oueskarinis occupent les alentours de la rivière Rouge. Peuple faisant partie de la grande famille des Algonquins, ils contrôlent une partie de la rivière des Outaouais et de ses affluents. Les Oueskarinis sont aussi connus sous le nom de peuple de la Petite Nation et peuple du chevreuil. Ils migrent entre la rivière des Outaouais et le lac Nomingue dans les Laurentides, passant par la vallée de la Rouge. Dans les années 1650, ils ont été massacrés par les Iroquois au petit lac Nomingue.

La rivière Rouge prend sa source au lac de la Fougère à l'est de la réserve faunique Rouge-Mattawin. Partant d'une altitude de 550 mètres, elle descend sur 161 kilomètres à travers les montagnes laurentiennes jusqu'à l'embouchure de la rivière des Outaouais près de Grenville-sur-la-Rouge. Sillonnant dans la phase inférieure du Bouclier canadien, la Rouge tient son nom de la présence d'oxydation du fer en son lit.

Dans la première moitié du 19^e siècle, les frères Hamilton de Hawkesbury contrôlent une grande partie des terres forestières du canton de Grenville et de la vallée de la Rouge. La rivière Rouge est utilisée pour le transport du bois, servant à la construction de bâtiments et de navires de l'Empire britannique. Les billots sont flottés et conduits par les draveurs jusqu'à l'embouchure de la rivière puis acheminés soit vers les moulins de Grenville et de Hawkesbury ou encore sous la forme de cages vers Québec. En 1886, cette rivière de drave accueille le moulin à scie de la Ottawa Lumber Company. Déjà en 1896, l'industrie emploie plus de 150 hommes dans la région.

Rivière au fort potentiel en pouvoir d'eau, la Rouge est appelée à devenir une rivière de barrages hydroélectriques au tournant du 20^e siècle. Le premier barrage est érigé sur Table Falls en 1903, mais il est détruit par les inondations du printemps 1933. En 1915, un barrage hydroélectrique est érigé à la chute Bell, près du canton de Harrington. Ce barrage appartient aujourd'hui à Hydro-Québec.



BAC, Board of Ordnance, Outline showing the water communication between Kingston and Montreal, 1827.

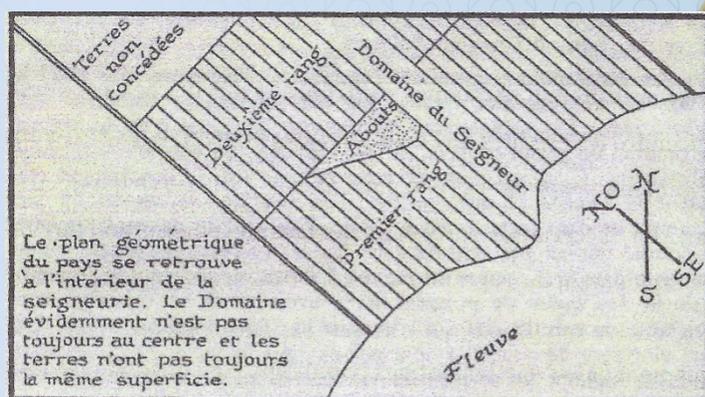
2 Entre seigneuries et cantons, la colonisation des Laurentides

Cette seconde énigme fait appel encore une fois à votre connaissance de l'histoire de la Nouvelle-France tout en poursuivant notre quête historique en plein cœur du régime britannique. Ma question comporte plusieurs volets et permettra d'élaborer sur l'histoire des premiers temps de la colonisation de notre territoire.

Étudier les différents systèmes d'attribution des terres, c'est aussi s'offrir un guide pour comprendre les origines de l'établissement humain. Vous êtes-vous déjà posé la question : pourquoi ma propriété est-elle ainsi divisée ? Qu'est-ce qui détermine la subdivision des terres ? En observant le parcellaire qui façonne notre grand territoire, on se rend compte assez rapidement de sa grande variété. Cette incursion dans les modes de distribution des terres nous conduira dans un troisième volet à porter notre regard sur la marche du peuplement et le déploiement des populations qui ont colonisé les différents secteurs des Laurentides.

Le système seigneurial

C'est par la concession de fiefs et de seigneuries que le Gouvernement entreprend de coloniser les terres de la Nouvelle-France. Ce système de distribution et d'occupation des terres est régi par des règles juridiques qui mettent en scène seigneurs et censitaires



Carte 1 – Carte tirée de Marcel Trudel, *Le régime seigneurial*, 1971.



ÉNIGME 2

« Nous sommes les maîtres de la terre, fiers héritiers de la Coutume de Paris. Nous avons des devoirs envers la population, nous devons construire les moulins et tenir feu et lieu en notre domaine. Les habitants ont eux aussi des obligations envers nous, ils doivent faire corvée et nous remettre une forme d'impôt annuel soit en argent sonnante ou l'acquitter à même leurs récoltes et les produits de la ferme. Nous sommes plusieurs dans les Basses-Laurentides, certains plus célèbres que d'autres puisque nos noms font partie de votre paysage urbain. Puis à la fin du 18^e siècle, un autre système d'attribution des terres est venu nous concurrencer. Notre heur et bonne fortune a sonné en 1854 lorsqu'on a finalement aboli notre système de propriété. »

- Qui sommes-nous ?
- Comment appelle-t-on ce système de propriété ?
- Quelles sont ces formes d'impôt annuel ?
- Quel est ce nouveau système d'attribution des terres mis en place dans l'ouest et le nord des Laurentides ?
- Combien de seigneuries ont été concédées sur notre territoire au temps de la Nouvelle-France et quels sont leurs noms ?

dans un cadre de peuplement précis et inégal. Le découpage de terres s'effectue sur de longues bandes rectangulaires de 3 arpents de front et 30 arpents de profond.

Le déploiement des populations se fait à partir des rivières navigables et poussant par la suite vers les arrières-rangs et les terres non concédées.

Le système est régi par des devoirs et obligations de part et d'autre. Au seigneur incombe le devoir de peupler la seigneurie, ériger un manoir et de tenir feu et lieu en son domaine, entretenir les routes, construire les moulins à farine, à scie et à carder ; il réserve des espaces pour l'église et les villages. Il accorde les droits de coupe de bois et il a la possibilité d'ériger une cour de justice. Il concède la terre par acte notarié au censitaire où sont précisés les droits, charges et obligations de chacun.

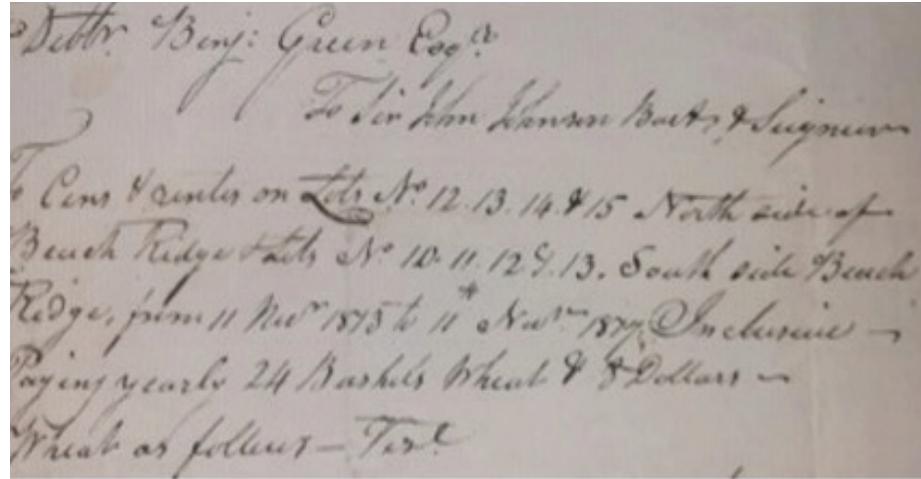
En termes d'obligation, le censitaire doit occuper la terre, payer les cens, qui sont en réalité de petits impôts déguisés et hérités du monde féodal, ainsi que les rentes annuelles au seigneur. Il le fait en personne au manoir seigneurial, chaque 11 novembre. Il doit également couvrir la banalité lorsqu'il fait moudre son grain, par obligation au moulin seigneurial. La banalité représente 1/14^e de la production de farine.

Lorsqu'il cède la censive à un autre habitant, il doit payer les lods et ventes. Il doit aussi faire la corvée annuelle au domaine du seigneur.

Voici quelques exemples :

Premier exemple

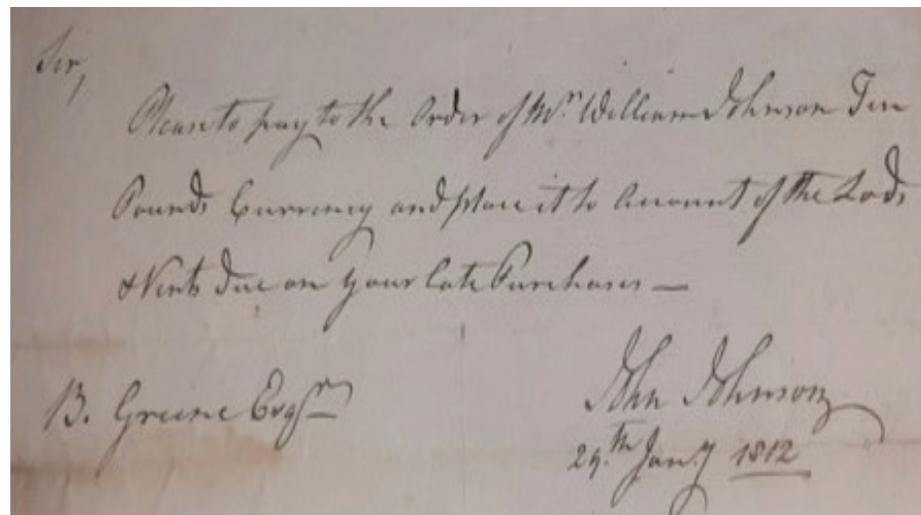
Paiement des arrérages des cens et rentes représentant 24 boisseaux de blé et 8 \$ par année pour les années 1813 à 1817 par Benjamin Green à Sir John Johnson seigneur d'Argenteuil, 11 novembre 1817. Archives du MRA.



Debtor: Benj: Green Esq.
To Sir John Johnson Bart & Seigneur
Cens & Rents on Lots N^o 12, 13, 14 & 15 North side of
Beauch Ridge & Lots N^o 10, 11, 12 & 13 South side Beauch
Ridge, from 11 Nov^r 1815 to 11 Nov^r 1817 Inclusive -
Paying yearly 24 Bushels Wheat & 8 Dollars -
What as follows - Tax

Second exemple

Paiement de 10£ pour les Lods et ventes par Benjamin Green à Sir John Johnson seigneur d'Argenteuil, 24 janvier 1812. On peut considérer les Lods et ventes comme une taxe de vente payée par le vendeur et une taxe de bienvenue payée par l'acheteur. Archives du MRA.



10/-
Oblige to pay to the order of Mr. William Johnson Ten
Pounds Currency and store it to account of the Lods
& Vents Due on your late purchases -
B. Green Esq.
Wm Johnson
24th Jan^y 1812

Si on veut résumer le système seigneurial à sa plus simple expression, on peut dire que le seigneur est en tout temps propriétaire de la terre, donc privilégié par sa situation hiérarchique. L'habitant est locataire de la terre, donc inférieur de par son rang dans la société. Le seigneur possède un droit de retrait sur la terre. L'habitant peut céder la censive moyennant une taxe de vente à payer au seigneur qu'on appelle les Lods et ventes.

Voyons maintenant comment et à quel moment de notre histoire le système seigneurial s'est déployé dans les Basses-Laurentides.

Les seigneuries des Basses-Laurentides

Instauré en 1627, le cadre seigneurial se développe principalement autour de Québec, Trois-Rivières et Montréal dans la vallée du Saint-Laurent. Alors que le roi de France octroie à la Compagnie des Cent-Associés la possession exclusive de l'immense territoire de la Nouvelle-France, seulement 68 seigneuries sont concédées au cours de la période 1627 à 1663. Il faut se rappeler que la seigneurie est au cœur du processus de colonisation des terres, mais des facteurs comme la traite de fourrures et les guerres iroquoises présentent un frein majeur au développement de la colonie. À partir de 1674 la procédure change, les représentants du roi, le gouverneur et l'intendant, ont la charge de concéder les seigneuries. On remarque alors une forte augmentation des concessions car, pour la seule décennie 1670-1680, 90 nouvelles seigneuries sont concédées par Talon et Frontenac. Ce nombre représente 25 % des 364 fiefs et seigneuries concédés dans l'histoire du Québec.

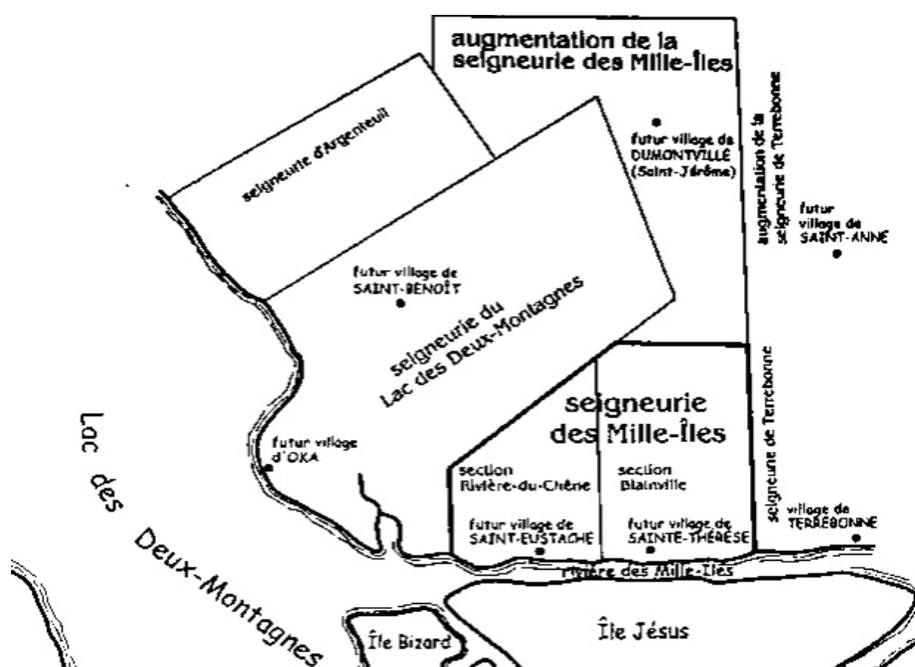
Lorsqu'on étudie l'histoire des seigneuries des Basses-Laurentides, deux constats s'imposent : la colonisation s'y opère tardivement en comparaison de l'espace seigneurial Laurentien et les conflits territoriaux sont fréquents entre seigneurs. Plus tard, ils seront aussi fréquents entre seigneurs et censitaires. Il faut comprendre que les territoires sont convoités non seulement pour la richesse des sols, mais surtout en raison de l'emplacement stratégique qu'ils représentent dans le grand échiquier d'économie politique menant au contrôle du commerce des fourrures. La rivière Jésus (aujourd'hui des Mille-Îles), le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais font partie du réseau de communication maritime qui entoure Montréal, et sont à l'époque la porte d'entrée qui mène vers les territoires de chasse de la Huronie et des Grands-Lacs.



Carte 2 – Détail du Plan de la province de Québec, 1765, BANQ EQE21S555SS1SS8P11-2.

Les guerres iroquoises et l'interdiction d'établissement des habitants à l'Ouest de Montréal maintenue jusqu'en 1722, expliquent aussi ce retard dans la colonisation. Pourtant, dès 1680, Frontenac procède à la concession des seigneuries aux abords du lac des Deux-Montagnes en commençant par Argenteuil, puis quelques années plus tard avec la seigneurie des Mille-Îles en 1683. Il récompense deux anciens militaires et amis, Charles-Joseph D'Ailleboust des Musseaux pour Argenteuil et Michel-Sidrac Du Gué de Boisbriand pour Mille-Îles. Ces choix sont judicieux puisqu'il s'assure de contrôler les allées et venues des explorateurs et coureurs des bois, tout en gardant un certain œil sur le grand commerce des fourrures et la rivière des Outaouais.

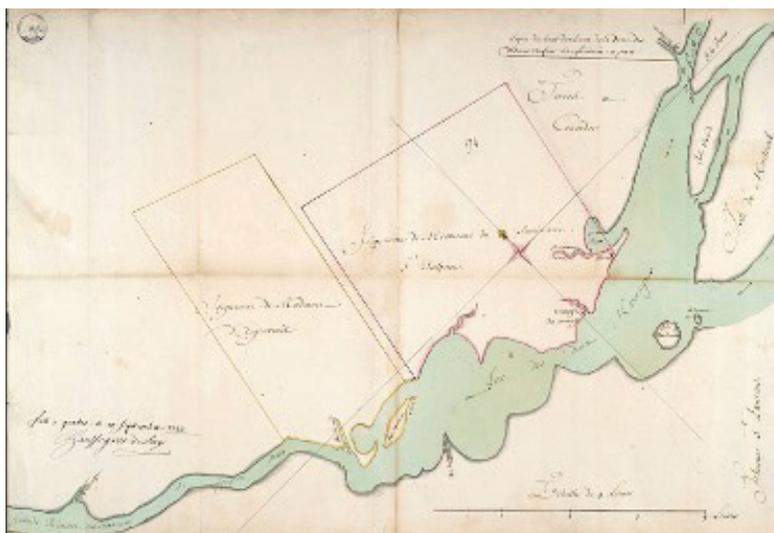
La seigneurie des Mille-Îles se trouve elle aussi dans un carrefour stratégique pour le contrôle de la traite des fourrures. Sise aux abords de la rivière des Mille-Îles, dans un secteur où les rapides sont navigables, elle représente un attrait certain pour son premier propriétaire. Du Gué de Boisbriand possède déjà les seigneuries de Senneville et de l'Île Sainte-Thérèse près de Repentigny et fait des affaires d'or dans le commerce des fourrures avec les amérindiens. Cependant, il décède en 1688 avant même d'avoir concédé une terre dans sa nouvelle seigneurie. Ses gendres héritent de cette tâche. En 1714, la seigneurie est séparée en deux. Jean Petit, époux de Marie-Charlotte-Élizabeth hérite du secteur Ouest. Ce qui devient en 1733 la seigneurie rivière-du-Chêne sous la gouverne de Eustache Lambert Dumont à la suite de son mariage avec Charlotte-louise Petit. Quant à Charles-Gaspard Piot de Langloiserie, époux de Marie-Thérèse, il reçoit le secteur Est. Celui-ci devient en 1730, la seigneurie Blainville sous la gouverne de Jean-Baptiste Céloron de Blainville époux de Suzanne de Langloiserie.



Carte 3 – Carte des seigneuries au nord de Montréal en 1752 tirée de Giroux, A., *Histoire du territoire de la ville de Saint-Jérôme, 1752-1877*.

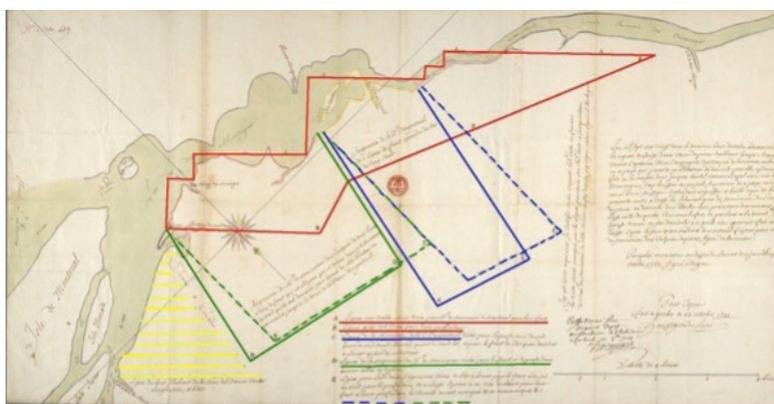
Conflits territoriaux entre seigneurs

Du côté de la seigneurie d'Argenteuil, la famille D'Ailleboust fait des affaires d'or en opérant des comptoirs de traite de fourrures sur l'île Carillon et au pied du Long-Sault aux abords de la rivière des Outaouais. En 1697, Charles-Joseph cède la seigneurie à son fils Pierre D'Ailleboust d'Argenteuil. Celui-ci décède en 1711 léguant la seigneurie à sa veuve, Marie-Louise Denis de la Ronde et ses 11 enfants. Celle-ci conserve la propriété seigneuriale dans la famille jusqu'en 1781. En 1717, l'intendant Michel Bégon octroie aux Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, incluant une promesse de construire un fort et de déplacer les amérindiens du Sault-au-Récollet sur la pointe du lac. Cette concession donne lieu à un quiproquo territorial et une bataille juridique s'envenime entre les séminaristes et la seigneresse d'Argenteuil dont le dénouement se jouera à la cour du roi en France.



Carte 4 – Carte des seigneuries d'Argenteuil et du Lac-des-Deux-Montagnes par Chaussegros-de-Lery, 1722.

Au courant de l'année 1721, les Sulpiciens réagissent vertement à une permission obtenue par la seigneresse d'Argenteuil d'établir ses terres et d'y entreprendre la colonisation. Les Sulpiciens prétendent que cette permission masque les véritables intentions de la seigneresse d'Argenteuil, avoir un accès privilégié aux activités de la traite des fourrures en contrôlant le passage des coureurs des bois sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais. Ils vont plaider leur cause devant le Conseil d'État à Paris en proposant une alternative tout à leur avantage. La nouvelle proposition d'arpentage montre clairement la trame qui motive les Sulpiciens, eux aussi veulent leur part de la traite des fourrures. Ils réclament toutes les terres sises entre la tête du Long-Sault et l'embouchure de la rivière des Mille-Îles (ligne rouge sur la carte 5), ce qui veut dire de Grenville à Oka. Ceci leur donnerait le contrôle sur le passage des voyageurs au Long-Sault, laissant pour ainsi dire à la dame d'Argenteuil un arrière-fief sans emprise sur la rivière navigable.



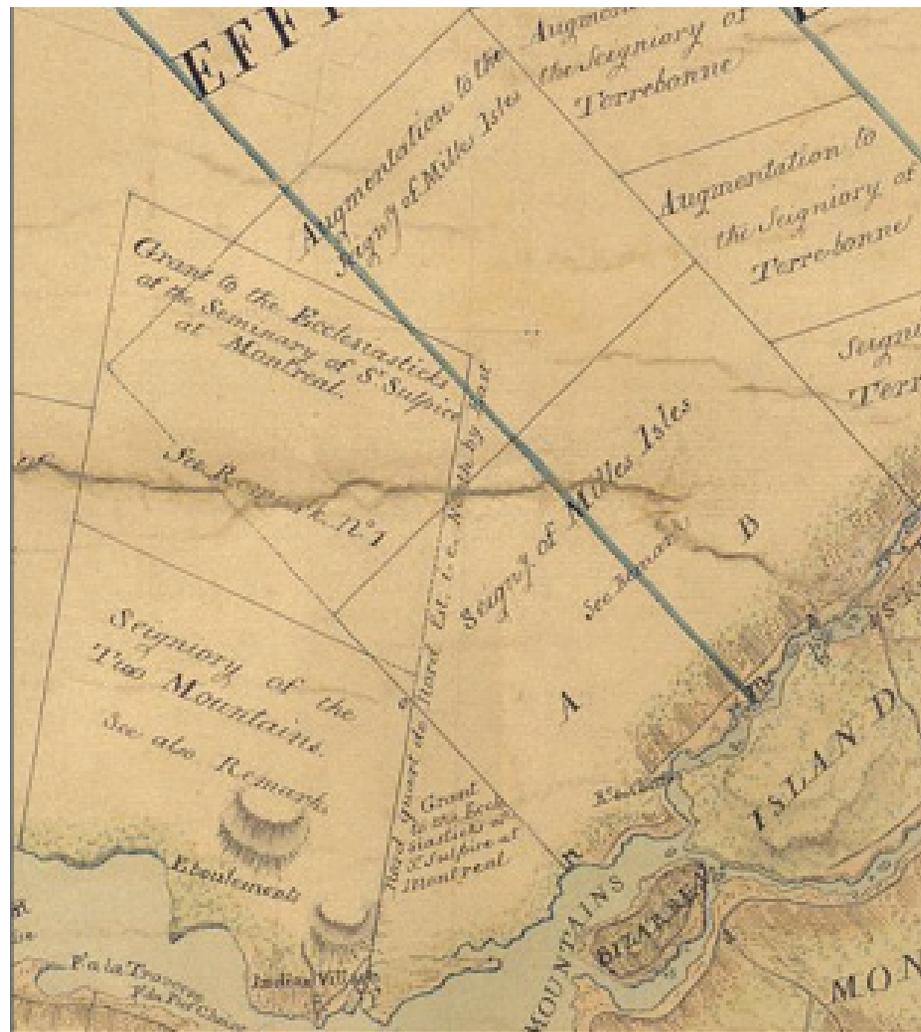
Carte 5 – Carte montrant les terres réclamées par les Sulpiciens (en rouge) dans leur conflit avec Marie-Louise Denis, seigneresse d'Argenteuil. Augmentée par Gilles Piédalue, 2013.



Carte 6 – Carte de la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes par J.P. Ladouceur, 2003.

Finalement, le Conseil tranche en faveur de Marie-Louise Denis. Les séminaristes sont compensés en 1733 pour les dépenses encourues lors du litige et pour le déménagement de la mission amérindienne du Sault-au-Récollet. On leur concède une augmentation de territoire enclavée entre la seigneurie des Mille-Îles et le côté est de la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, le secteur Pointe-Calumet et Saint-Joseph-du-Lac (Traits hachurés jaunes sur la carte 5). En 1735, une seconde augmentation de territoire est octroyée aux Sulpiciens doublant ainsi la superficie de leur territoire. (Une grande partie du territoire de Mirabel sur la carte 5)

Avec cette nouvelle concession, les Sulpiciens se retrouvent au centre d'un second conflit territorial, mais cette fois-ci avec le seigneur Dumont. Ce qui est connu comme la saga des 6600 arpents, origine autour d'une question d'arpentage et d'orientation des seigneuries en rapport avec les rivières navigables. Sise sur le lac des Deux-Montagnes, la seigneurie des Sulpiciens est orientée dans un axe sud/nord alors que la seigneurie des Mille-Îles se trouve dans un axe sud-est/nord-ouest avec son emprise sur l'ancienne rivière Jésus.



Carte 7 – Détail Duberger, 1796, BANQ 03Q_E21S555S1SSS8P21.

Lorsqu'on procède à la concession de l'augmentation de la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes en 1735, la ligne se poursuit dans l'axe sud/nord et empiète sur le coin nord-ouest de la seigneurie des Mille-Îles. On peut imaginer ce qui se passe lorsqu'en 1753, le seigneur Dumont reçoit son augmentation de territoire et qu'une immense partie est amputée par les terres des séminaristes. On doit procéder à plusieurs arpentages et contestations de ces relevés. La querelle qui débute en 1743, se termine 91 années plus tard en 1834 au profit des seigneurs du Lac-des-Deux-Montagnes. Les Sulpiciens gardent les terres les plus fertiles, dont la côte Sainte-Marie (aujourd'hui l'aéroport de Mirabel) et Saint-Colomban. Le seigneur Dumont reçoit le secteur Bellefeuille et la côte Angélique (aujourd'hui Mille-Îles).

Le tableau ci-dessous montre les dates de concession des seigneuries, les augmentations, les divisions apportées et la succession des seigneurs jusqu'en 1808. Lors de notre prochaine énigme, nous verrons quel est ce nouveau système de distribution des terres créé par l'Acte constitutionnel de 1791, le système cantonal; quels sont les cantons érigés sur notre territoire et comment les populations se sont déployées dans les seigneuries et cantons des Laurentides.

TABLEAU DES PREMIERS SEIGNEURS DES BASSES-LAURENTIDES		
Année	Seigneurie	Propriétaires
1680	Argenteuil	Charles-Joseph D'Ailleboust des Musseaux
1697		Pierre D'Ailleboust d'Argenteuil
1711		Marie-Louise Denis
1747		Héritiers D'Ailleboust
1781		Pierre-Louis Panet
1793		Patrick Murray
1803		James Murray
1808		Sir John Johnson
1683	Mille-Îles	Michel-Sidrac Dugué de Boisbriand
1714	Mille-Îles EST – Blainville	Charles-Gaspard Piot de Langloiserie
	Mille-Îles OUEST – Rivière-du-Chêne	Jean Petit
1730	Blainville	Jean-Baptiste Céloron de Blainville
1769	Blainville NORD – Blainville	Nolan Lamarque
	Blainville SUD – Sainte-Thérèse	Thérèse de Blainville et Hertel de Chambly
1733	Rivière-du-Chêne	Eustache Lambert Dumont
1760		Eustache-Louis Lambert Dumont
1807		Eustache-Nicolas Lambert Dumont
1752	Augmentation des Mille-Îles	Eustache Lambert Dumont
1760		Eustache-Louis Lambert Dumont
1807	Augmentation des Mille-Îles EST – Dumont	Eustache-Nicolas Lambert Dumont
	Augmentation des Mille-Îles OUEST – Bellefeuille	Antoine Lefebvre-Bellefeuille
1717	Lac-des-Deux-Montagnes	Séminaire de Saint-Sulpice
1733	Lac-des-Deux-Montagnes – 1 ^{ère} Augmentation	Séminaire de Saint-Sulpice
1735	Lac-des-Deux-Montagnes – 2 ^e Augmentation	Séminaire de Saint-Sulpice

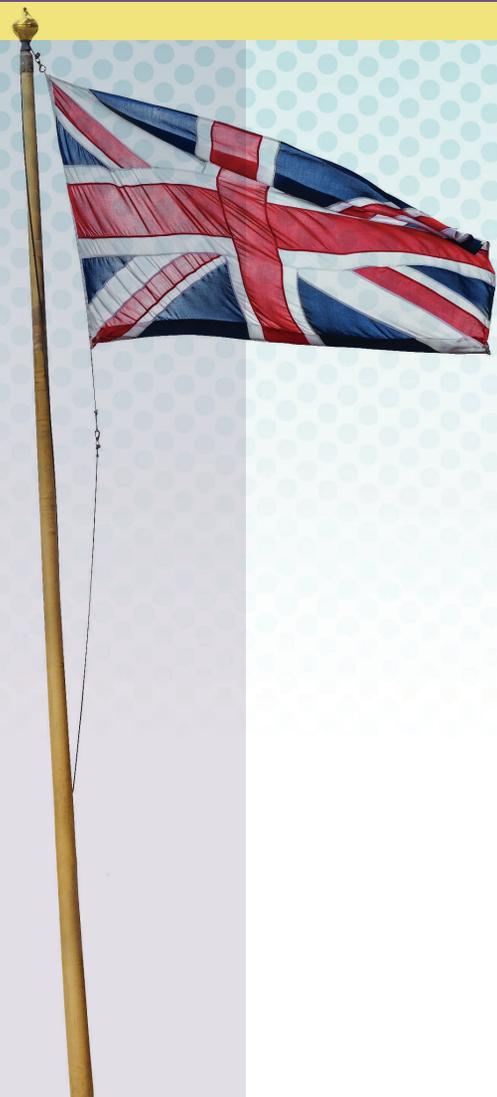
Le système d'attribution des terres

Cette troisième énigme fait appel à votre connaissance du régime britannique. Nous plongeons donc en plein cœur du 19^e siècle au Bas-Canada. Ma question comporte plusieurs volets et permettra de comprendre le mouvement de la colonisation sur notre territoire à travers le développement du parcellaire, ce qui nous conduira dans une prochaine énigme vers la marche du peuplement et le déploiement des populations.

Étudier les différents systèmes d'attribution des terres c'est aussi s'offrir un guide pour comprendre les origines de l'établissement humain. Vous êtes-vous déjà posé la question pourquoi ma propriété est-elle ainsi divisée? Qu'est-ce qui détermine la subdivision des terres? En observant le parcellaire qui façonne notre territoire, on se rend compte assez rapidement de sa grande variété. Cette incursion dans les modes de distribution des terres nous conduit dans ce troisième volet à porter notre regard sur la marche du peuplement et l'arrivée des communautés qui ont colonisé les différents secteurs des Laurentides.

Le système cantonal

L'origine du système cantonal remonte au 7 décembre 1763 alors que le gouvernement impérial instruit le gouverneur de l'Amérique du Nord britannique, James Murray, de mettre en place une nouvelle politique de concession des terres. Grâce à ce nouveau mode de distribution, le gouverneur veut établir et coloniser les régions périphériques des terres seigneuriales qui commencent à être surpeuplées. Ce système naît aussi d'une volonté de rendre accessible quantité de nouvelles terres à des sujets britanniques privilégiés, comme les officiers et soldats de l'armée qui ont contribué à l'effort des guerres coloniales. À la veille de l'Acte constitutionnel de 1791, on recense près d'une centaine de cantons en voie d'être arpentés et proclamés.



ÉNIGME 3

« Nous sommes les ancêtres de la propriété privée. Nous sommes arrivés en même temps que nos cousins de l'Est par l'Acte constitutionnel de 1791. Certains ont dit que nous étions tous de formes carrées. Il en est autrement puisque certains de nous sommes sis auprès de la Grande rivière et d'autres de forme triangulaire. Nous sommes régis par des règles, des obligations précises et par un contrat d'engagement. »

- Qui sommes-nous ?
- Comment appelle-t-on ce système de propriété ?
- Qui a colonisé ces terres ?
- Combien de cantons ont été proclamés sur notre territoire à la suite de l'Acte constitutionnel de 1791 ?
- Sauriez-vous vous rappeler de leurs noms ?

Le système cantonal est avant tout un mode de tenure et de division du territoire qui facilite la concession des terres publiques à des individus. La superficie d'une terre dans le canton est plus vaste que celle de la seigneurie ; on compte 200 acres en moyenne (8 712 000 pi²) comparativement à 90 arpents pour une bande seigneuriale (3 312 000 pi²). On se rappellera qu'une acre de terre contient 43 560 pi² et un arpent 36 800 pi². La distribution des terres s'effectue sous la tenure du *franc et commun soccage*, c'est-à-dire que la terre est libre de toutes redevances. C'est un peu l'ancêtre de la propriété privée ! Le principe de base du système cantonal se trouve en rupture avec la tenure seigneuriale héritée de la féodalité et présente dans les Laurentides depuis le régime français, où seigneurs et censitaires étaient soumis à des droits et devoirs réciproques.

La concession d'une terre

La concession d'une terre passe par un processus complexe, car la procédure varie selon la disponibilité des terres arpentées et l'application des règles mises en place par les agents des terres responsables de la colonisation. En voici un exemple : le colon présente une demande pour une terre dans un territoire donné. Si la Couronne

agrée sa demande, elle émet un billet de concession par lequel elle promet d'octroyer une terre à l'auteur de la demande. Le colon doit alors élire domicile sur la terre et effectuer certaines tâches de colonisation en un temps précis, comme construire des bâtiments, défricher et cultiver une partie de la terre, élever du bétail. Après avoir rempli ces obligations, il est en droit de devenir propriétaire de la terre. Le cas échéant, il reçoit les lettres patentes indiquant que les titres de propriété de la terre lui ont été clairement transférés. Les titres sont officialisés chez le notaire. Cette dernière étape arrive un certain temps après l'établissement du colon sur la terre convoitée. Ce temps d'attente est variable et peut s'étirer jusqu'à une vingtaine d'années avant de recevoir les titres officiels confirmant la propriété de la terre.

La superficie d'une terre

La superficie d'un canton est calculée selon deux critères, elle varie en fonction de l'emplacement du canton. Deux types de diagrammes sont proposés :

1. Le diagramme D pour les cantons établis sur les rives d'une rivière navigable. Il est de forme rectangulaire, mesure 12,87 km de large par 19,31 km de longueur et contient une superficie moyenne de 248 km². Le diagramme D sert à guider le lotissement des cantons riverains comme le canton de Grenville. Ils contiennent douze rangs, subdivisés en 28 lots, chacun mesurant dix acres de front par vingt acres de profond.

LOTS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
RANGS	I	K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		
II		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		
III	C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C	
IV	K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K	
V		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K
VI	K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K	
VII		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K
VIII	C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C	
IX		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K
X	K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K	
XI		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K
XII	C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C	
XIII		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K		C		K

Canton riverain, Diagramme D.



Canton de Grenville, 1861.

2. Le diagramme E pour les cantons établis dans l'arrière-pays à l'intérieur du territoire. Il est de forme carrée et mesure 16,09 km par 16,09 km pour une superficie moyenne de 258 km². Le diagramme E sert à guider le lotissement des cantons situés à l'intérieur des terres comme le canton de Harrington. Ils

contiennent dix rangs, subdivisés en 28 lots chacun mesurant aussi dix acres de front par vingt acres de profond.

Canton intérieur, Diagramme E.



Canton de Harrington, 1861.

Les diagrammes contiennent des renseignements supplémentaires: les lots marqués de la lettre K sont réservés à la Couronne, ceux marqués de la lettre C sont réservés pour le clergé. Selon la quantité de terre en demande dans un canton, il arrive fréquemment que le colon se voit octroyer seulement un demi ou un quart de lot, soit plus ou moins 100 ou 50 acres de terres. Il arrive aussi que certains concessionnaires se retrouvent avec plusieurs lots.

Les cantons des Laurentides: configuration et difficulté

Lorsqu'on analyse la configuration des seigneuries et des cantons dans les Laurentides, on remarque immédiatement une singularité dans l'alignement des terres au nord de la rivière des Mille-Îles et de la rivière des Outaouais. Cette particularité est évidente et observable sur la carte de 1795 en raison des lignes tracées foncées qui délimitent l'ancien comté d'Effingham et des lignes rouges qui définissent les cantons du comté de York. De prime abord, le lotissement du territoire est établi à partir du cours d'eau navigable. Les seigneuries et cantons sont par la suite aménagés et disposés de manière perpendiculaire au tracé des cours d'eau. Dans ce cas-ci, le Saint-Laurent et la rivière des Mille-Îles sont les cours d'eau de référence. Ils ont une orientation nord-est vers sud-ouest.



Carte 1 – Gale-Duburger 1795.

Les seigneuries et cantons sont par la suite aménagés et disposés de manière perpendiculaire au tracé des cours d'eau. Dans ce cas-ci, le Saint-Laurent et la rivière des Mille-Îles sont les cours d'eau de référence. Ils ont une orientation nord-est vers sud-ouest.

En observant l'Ouest du territoire, c'est-à-dire à gauche sur la carte, on remarque que l'orientation de la rivière des Outaouais, autre rivière navigable, se déploie sur un axe partant de l'Est tirant vers l'Ouest. En traçant les lignes à angle droit des concessions à partir de ces rivières, l'arpenteur général se retrouve avec un problème de superficie des cantons à la rencontre de ces deux propositions. Le canton ayant un angle de 90° pour un secteur se trouve traversé par un autre canton dont l'angle est de 45°. Donc, plus on avance vers le Nord plus les lignes de concession se croisent. On verra dans le prochain chapitre comment cette problématique affectera la configuration des cantons situés au nord de l'espace seigneurial Laurentien.

La carte Gale-Duburger montre comment le système cantonal des Laurentides est déjà déployé dans sa presque totalité en 1795. À l'exception des cantons de Gore, de Mille-Isles, d'Abercrombie et de Morin, le secteur correspondant à la zone irrégulière, tous les autres cantons sont organisés. Le toponyme Gore veut dire une partie de terre non concédée. À l'origine, on dénommait cette partie de territoire l'augmentation de Chatham (ou *Chatham Gore*).



Carte 2 – Gale et Duburger, 1795.



Carte 3 – Holland, 1796.



Carte 4 – Taché, 1861.

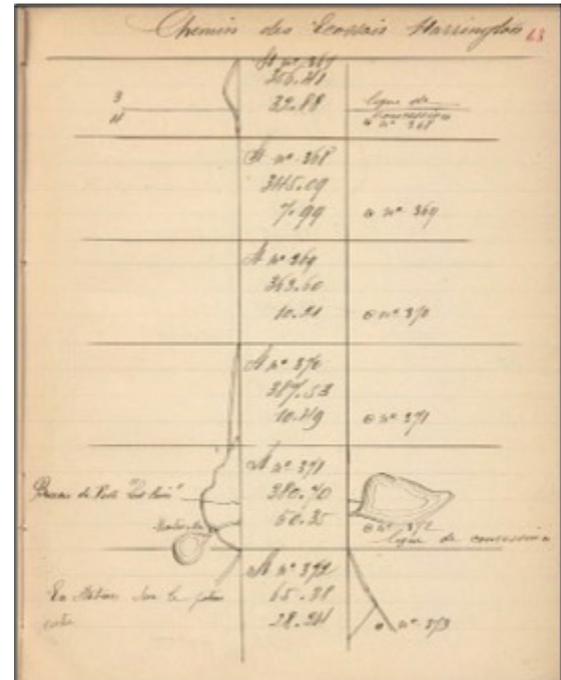
En 1796, Samuel Holland est l'arpenteur général donc le planificateur de l'aménagement du territoire. Il doit organiser le territoire en fonction du déploiement des cantons et les positionner sur la rive nord de la rivière des Outaouais. La complexité se trouve à la rencontre des deux propositions. Afin de délimiter les limites nord des cantons de Howard, Beresford et Grandison, Holland positionne ces cantons en continuité avec les cantons d'Argenteuil et se sert de la ligne qui sépare la seigneurie Du Chêne de celle de Blainville pour circonscrire l'est du territoire. En 1861, Taché privilégie cette même ligne pour définir la perpendiculaire nord du comté de Terrebonne.

Un territoire de montagnes, de lacs et de rivières

Une autre problématique fréquente est observée lorsqu'on étudie la configuration du système cantonal sur le territoire du plateau Laurentien. Elle origine de la morphologie du terrain. Trois éléments naturels compliquent la tâche des agents des terres lors de la concession d'une terre: les montagnes, les lacs et les rivières. Au début des concessions, l'arpentage des cantons se fait souvent après l'installation des familles pionnières. À plusieurs reprises, le diagramme dessiné sur papier ne reflète pas la réalité terrain surtout lorsque celui-ci est accidenté. Seul les relevés terrains permettent à l'arpenteur de clarifier la réalité du territoire et à l'agent des terres de bien orienter la colonisation.

À l'époque, organiser une visite terrain des arpenteurs est toute une aventure. On doit recruter une équipe qui comprend canotiers, charretiers, chaîneurs, bûcherons et hommes à tout-faire. Ensuite, on choisit un temps précis dans l'année pour l'expédition. L'automne est propice à ce genre d'excursion car on peut y voir plus loin dans la forêt boréale lorsque les feuilles sont tombées. Et il n'y a plus de moustiques! L'équipe ratisse chacun des rangs et lots. L'arpenteur détaille ses observations dans un carnet de notes qui sert de référence dans le processus de concession. Il qualifie la terre de bonne ou moins bonne à la colonisation. Il identifie la végétation, les points d'eau, marais et dénivelé de terrain. Aujourd'hui, la tâche est beaucoup plus simple avec les outils technologiques mis à notre disposition, lesquels nous permettent d'observer le territoire par satellite. En ces temps-là, ils avaient une notion très terrestre, à hauteur d'homme du territoire. Il fallait grimper sur les promontoires, la cime des arbres ou encore le sommet des montagnes pour voir l'horizon.

Sans la visite des arpenteurs, les pionniers s'aventurent sur un territoire à l'aveugle, ayant pour repères géographiques quelques indications approximatives sur la localisation de la future propriété. Cette situation cause évidemment quantité de complications pour les pionniers qui, arrivant à destination sans avoir en main de plan précis, après avoir traversé de multiples périples, se rendent compte que la terre octroyée n'est pas cultivable en raison de la dénivellation du terrain, ou encore, parce qu'elle est traversée par un lac ou une rivière. Devant cet imprévu, ils doivent rebrousser chemin vers l'agent des terres et faire la demande pour une nouvelle terre, ce qui implique un autre voyage aller-retour et des délais supplémentaires. Certains vont plutôt choisir de s'installer ailleurs en catimini et squatter une terre voisine plus accueillante en attente de la visite de l'arpenteur.



Carnet d'arpentage E. Deville, 1876.

Cette dure réalité est aux sources de nombreux conflits que les relevés et correctifs apportés par la visite des arpenteurs ont amplifiés. La résultante est parfois tragique. On peut imaginer les problèmes légaux et moraux engendrés, devenant déchirant lorsqu'il s'agit d'évincer des familles ayant occupé des terres sans titres de propriété pendant une ou deux générations.

Les cantons d'Argenteuil

C'est en 1788 que les terres au nord du Long-Sault en bordure de la rivière des Outaouais, à l'ouest de la seigneurie d'Argenteuil, sont arpentées et caractérisées par l'arpenteur Patrick McNiff. McNiff identifie la végétation présente sur la terre, décrit les types de sols qui la composent et met en évidence sa possible colonisation. Dès le 23 août 1787, le territoire situé entre Carillon et Grenville est concédé en d'immenses lots variant de 2000 à 5000 acres de terres à des officiers du 1^{er} bataillon du 84^e régiment de l'armée britannique. C'est à titre de récompense pour services rendus lors des guerres américaines que la Couronne octroie ces portions de territoire à ces officiers.



Carte 6 – S.Z. Watson, 1803.

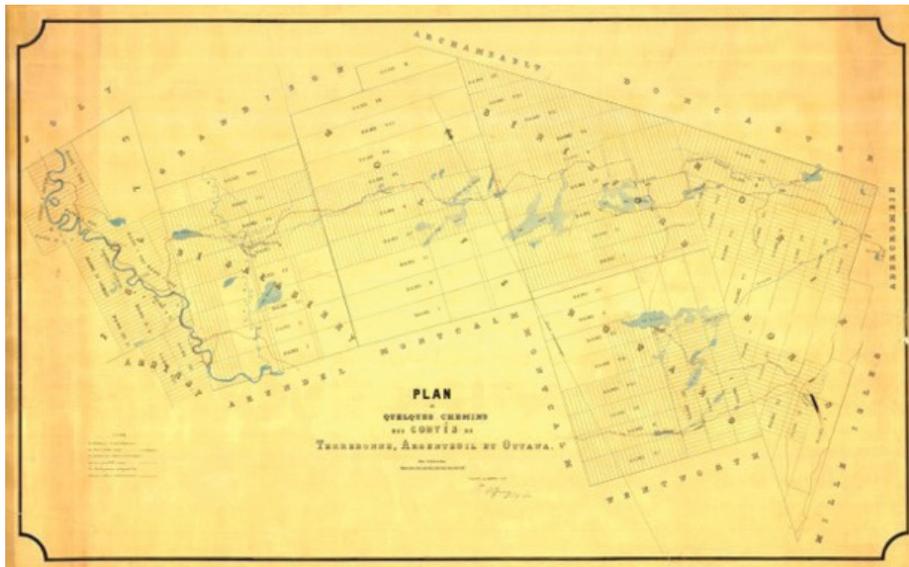
Ces terres sont concédées en vertu de certaines modalités, telles qu'assurer la colonisation et développer le territoire. Dans ce cas-ci, le concessionnaire remplace le seigneur dans son rôle de développeur du territoire. Le Capitaine Daniel Robertson se retrouve propriétaire de 3000 acres de terres dans Chatham. Entre 1790 et 1806, il lotit et colonise presque la totalité de ses terres, accueillant 40 familles en 1806.

Les premiers cantons proclamés dans les Basses-Laurentides sont les cantons de Chatham en 1799 et de Grenville en 1808. Lors de la création des cantons d'Argenteuil, on adopte la forme rectangulaire du diagramme D pour les cantons de Chatham et Grenville situés aux abords de la rivière des Outaouais. Alors que Wentworth, Harrington et Gore situés dans l'arrière-pays héritent de la forme carrée du

diagramme E. La superficie régulière des lots est de 200 acres. Ils sont de forme rectangulaire, soit dix par vingt acres. En 1803, Simon Z. Watson procède à l'arpentage du canton de Chatham. Dans le secteur sud, ce qu'on connaît comme le front de Chatham, il désigne les lots des militaires sous la forme bloc A, B ou C.

Les cantons du Nord

À la suite des diverses poussées colonisatrices favorisées par une migration des censitaires des seigneuries avoisinantes et des vagues successives d'immigrants provenant des Îles britanniques, les cantons du nord des Laurentides sont proclamés à partir de 1842 puis ouverts à la colonisation. On se rappellera qu'avec la proposition de Holland en 1796, l'orientation géographique des rivières pose un problème aux arpenteurs lorsqu'ils procèdent à l'implantation et l'arpentage des cantons. La configuration du canton de Morin est un exemple flagrant.



Carte 7 – Morency, 1881.

Les cantons sont déployés en fonction des rivières navigables et sur les terres non concédées de la couronne en arrière-fief des seigneuries. Puisque les seigneuries des Laurentides sont établies sur deux rivières, la rivière des Mille-Îles et la rivière des Outaouais, que ces rivières ont des orientations géographiques bien différentes, on comprend que procéder à l'alignement et à la disposition des cantons devient une tâche complexe. Comme le démontre le détail ci-contre et la carte 7, cet alignement se fait selon deux axes : Sud-est vers Nord-ouest en partance de la rivière des Mille-Îles pour les cantons Abercrombie, Morin, Wexford et Doncaster et du Sud vers le Nord en partance de la rivière des Outaouais pour les autres.

La configuration du canton enclavé de Morin est organisée à partir de la limite nord de l'augmentation des Mille-Îles pour les neuf premiers

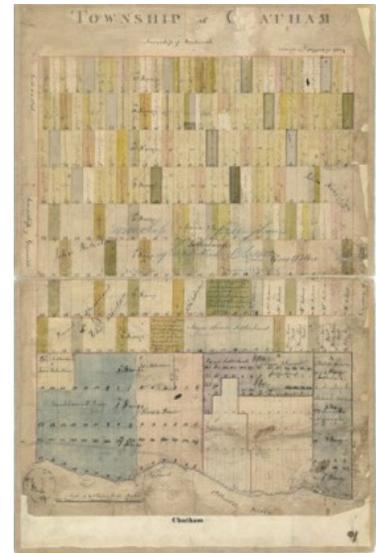
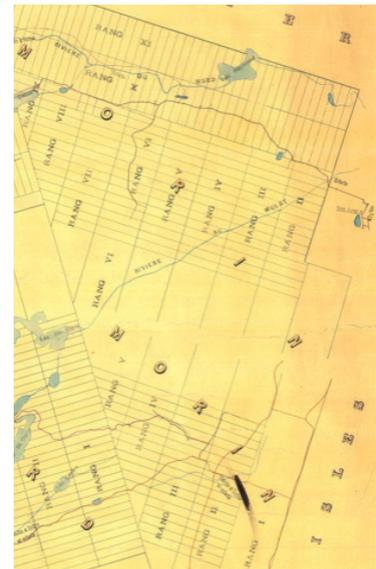


Diagramme E.



Comme le démontre le détail ci-contre et la carte 7, cet alignement se fait selon deux axes : sud-est vers nord-ouest en partance de la rivière des Mille-Îles pour les cantons Abercrombie, Morin, Wexford et Doncaster et du sud vers le nord en partance de la rivière des Outaouais pour les autres.

rangs, puis inversée sur l'angle droit à la limite sud-ouest du canton de Doncaster pour les rangs dix et onze. Les cantons de Beresford, Wolfe et Grandison sont aussi amputés de leurs parties nord suivant cette ligne. Lorsque les arpenteurs s'aventurent dans les cantons du Nord pour arpenter et qualifier les terres, ils rencontrent des obstacles impressionnants. Certaines montagnes comme «La Repousse» près de Saint-Faustin ralentissent la progression de la colonisation. À partir de 1868, le curé Antoine Labelle entame un vaste chantier pour favoriser la colonisation des cantons du Nord des Laurentides. Ce que nous analyserons dans notre prochaine énigme.

LISTE DES CANTONS DES LAURENTIDES

	Nom	Date	Villages	Premiers arrivants	Toponyme
1	Chatham	1799	Brownsburg Saint-Philippe Cushing	Loyalistes Américains Écossais	William Pitt, comte de Chatham
2	Grenville	1808	Grenville Kilmar Calumet	Écossais Irlandais Canadiens	Lord George Grenville
3	Wentworth	1809	Louisa Saint-Michel	Irlandais Canadiens	John Wentworth
4	Augmentation de Grenville	1810	Pointe-au-Chêne Avoca	Écossais Irlandais	Lord George Grenville
5	Gore	1840	Lakefield Shrewsbury	Irlandais	Terres non-concédées
6	Harrington	1841	Lost River Harrington East Rouge Valley	Écossais Irlandais	Charles Stanhope, comté de Harrington
7	Abercrombie	1842	Prévost Shawbridge	Canadiens Irlandais	James Abercromby
8	Beresford	1852	Sainte-Agathe-des-Monts	Canadiens	William C. Beresford
9	Doncaster	1852	Sainte-Lucie	Amérindiens	Doncaster, Angleterre
10	Morin	1852	Morin-Heights Val-Morin Sainte-Adèle	Canadiens	Augustin-Norbert Morin
11	Mille-Isles	1855	Mille-Isles	Écossais Irlandais	Seigneurie des Mille-Isles
12	Arundel	1857	Arundel	Écossais Irlandais	Arundel, Angleterre
13	Montcalm	1857	Weir	Irlandais	Louis-Joseph de Montcalm
14	Wexford	1858	Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson	Canadiens	Wexford, Angleterre
15	De Salaberry	1859	Saint-Jovite	Canadiens	Charles De Salaberry
16	Howard	1873	Saint-Adolphe	Canadiens	Sir Frederick Howard
17	Wolfe	1885	Saint-Faustin	Canadiens	James Wolfe
18	Grandison	1885	Mont-Tremblant	Canadiens	Sir Charles Grandison



Carte 4 – Taché, 1961.

La marche du peuplement dans les Laurentides

À ce stade-ci de nos publications, je vous propose, dans cette quatrième énigme, de clarifier la marche du peuplement dans les Laurentides. Mon questionnement comporte plusieurs volets, dont celui d'identifier la séquence du peuplement afin de mieux saisir comment s'est opérée la dynamique d'occupation du territoire. Qui étaient ces gens venus s'installer dans les Laurentides? D'où venaient-ils? À quel moment de notre histoire sont-ils arrivés? Où se sont-ils installés? Répondre à ces questions, c'est aussi expliquer pourquoi les francophones se sont retrouvés dans l'Est et le Nord du territoire alors que les anglophones se sont établis majoritairement dans l'Ouest.

En retraçant les différentes trajectoires d'occupation menant à l'établissement des familles pionnières dans les Laurentides, on comprend davantage que la colonisation du territoire est amplifiée par plusieurs vagues successives qui s'amorcent au XVIII^e siècle. Avec l'aide des cartes, nous serons en mesure d'illustrer ce déploiement dans le temps et l'espace. Notre tâche sera d'abord de comprendre ces mouvements des populations, et, par la suite, de brosser un portrait concret de la démographie historique des Laurentides.

Le développement de la colonisation

En 1722, le gouverneur de la Nouvelle-France, Michel Bégon, décrète la levée de l'interdiction d'établissement à l'ouest de Montréal. Cet interdit a été mis en place pour empêcher toute forme de colonisation à l'extérieur des zones sécurisées autour de Montréal. La raison est fort simple: la Nouvelle-France est en guerre dans ce qui est connu comme la période des guerres iroquoises. Les conflits pour le contrôle de la traite des fourrures se sont envenimés partout sur le territoire à partir de 1650. Jeux d'alliances, rapt et attaques contre les lieux de peuplement sont monnaie courante dans la vallée du Saint-Laurent. La signature de la Grande Paix de Montréal en 1701 conclut cet épisode de conflits. Le territoire des Basses-Laurentides sous contrôle des Iroquoiens étant sécurisé, le commerce des fourrures reprend de plus belle sur



ÉNIGME 4

« Je suis un programme, une politique, un mouvement de personnes. Je suis souvent associé au XIX^e siècle et un fait saillant dans notre histoire. Certains me considèrent rural ou agricole, d'autres me diront moderne. J'ai participé au développement des Laurentides, j'en ai même été le catalyseur, le fier représentant au panthéon des programmes de développement socioéconomique. J'ai aussi eu un fervent admirateur, défenseur et promoteur. »

- Qui suis-je ?
- Quelles langues parlent ces gens qui migrent vers les Laurentides ?
- D'où venaient-ils ?
- À quel moment de notre histoire sont-ils arrivés ici ?
- Où se sont-ils installés ?
- Je suis le « roi du Nord », qui suis-je ?

la rivière des Outaouais et l'établissement de nouvelles terres peut commencer au nord de la rivière des Mille-Îles.

C'est alors qu'un long processus de colonisation, qu'on appelle la marche du peuplement, s'entame sur notre territoire, galvanisée par l'agriculture et le développement de noyaux villageois. D'abord, enclenchée par une migration des populations francophones dans l'espace seigneurial des Mille-Îles, entre les années 1740-1770, elle progresse rapidement dans les seigneuries de Blainville et de la Rivière-du-Chêne. Saint-Eustache est fondé en 1769 et Sainte-Thérèse en 1785. Jumelés à la rareté des terres disponibles dans les vieilles paroisses, les besoins de nouvelles terres pour accommoder les familles pionnières entraînent l'ouverture de l'Augmentation des Deux-Montagnes et de l'Augmentation des Mille-Îles, accentuant ainsi la marche du peuplement vers le pied du bouclier Laurentien.

À la fin du XVIII^e siècle, cette avancée des francophones catholiques est combinée à une poussée colonisatrice importante des anglophones vers l'Ouest sur la rivière des Outaouais. Les terres de la seigneurie d'Argenteuil et des cantons du Long-Sault connaissent à leur tour une colonisation rapide, mais cette fois par des populations

migrantes arrivant des états de la Nouvelle-Angleterre et des îles britanniques. Le village de St. Andrews est fondé en 1800. Au même moment, des Américains du Vermont s'établissent à Lachute aux abords de la rivière du Nord.

À partir des Mille-Îles

Les années 1780-1825 montrent une progression démographique importante dans les Basses-Laurentides. Le tableau ci-dessous indique clairement un accroissement considérable des populations dans l'espace seigneurial. Pendant ces 40 années, la population passe de 1865 à 14 500 habitants. Tous les secteurs ont connu une augmentation de population. Cette pression démographique est amplifiée par l'arrivée massive d'une population francophone-catholique. Ils migrent en partance des vieilles seigneuries vers de nouveaux espaces. Cette migration provoque un engorgement sur la disponibilité des terres dans les paroisses naissantes. Au début du XIX^e siècle, les bonnes terres des seigneuries de Blainville et de la Rivière-du-Chêne sont pratiquement toutes occupées. Le besoin d'ouvrir de nouvelles terres devient impératif pour le gouvernement colonial.

TABLEAU 1 – LA POPULATION DES SEIGNEURIES DES LAURENTIDES 1784-1851

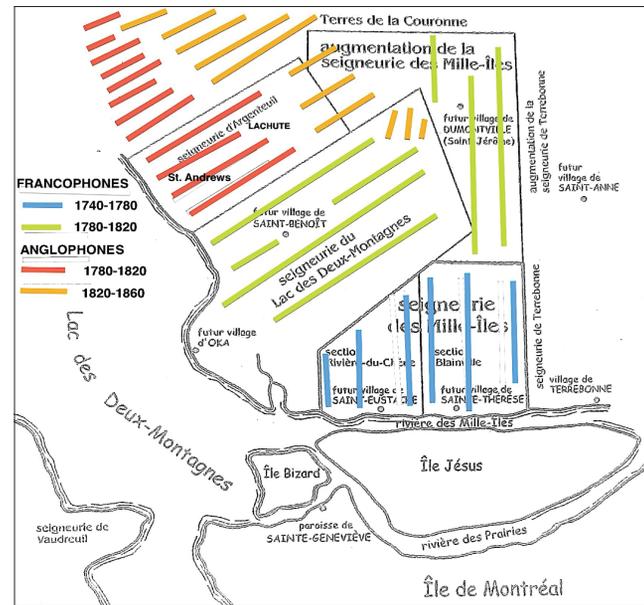
Seigneurie	1784	1790	1825	1831	1842	1851
Argenteuil	40	200	2154	2659	3690	4440
Blainville	510	974	2428	2703	2998	3028
Rivière-du-Chêne	1190	2385	4476	4480	3192	4149
Augmentation Mille-Îles	--	--	1250	2020	3038	5631
Lac-des-Deux-Montagnes	165	--	5609	9025	--	9151
Total	1865		14 500	20 887		26 399

Au tournant de 1800, les rangs, les côtes et le cordon (la ligne de démarcation entre les seigneuries des Mille-Îles et Terrebonne), c'est-à-dire tout le secteur nord de Mirabel, Saint-Janvier, Sainte-Monique, Saint-Scholastique et Saint-Canut, ainsi que le territoire de Saint-Jérôme au pied du massif montagneux, sont ouverts à la colonisation et rapidement peuplés. Les seigneurs Dumont – de Bellefeuille colonisent les rives de la rivière du Nord au pied des rapides et le petit village de La Chapelle est fondé au début du XIX^e siècle. Les terres de ce secteur sont prisées par les colons et vers 1830, le territoire de l'Augmentation des Mille-Îles est pratiquement tout occupé.

Du côté du Lac-des-Deux-Montagnes, Saint-Benoît, Saint-Placide et les alentours de la réserve d'Oka sont colonisés; pas moins de 1 000 terres ont été concédées par les Sulpiciens au courant de la période 1780-1810. Dans les années 1820, des Irlandais catholiques s'établissent à Saint-Colomban et des Écossais prennent le chemin de

New-Glasgow. Dans Saint-Colomban, la population augmente radicalement entre 1825 où on retrouve 253 personnes et 1831, alors qu'on atteint déjà plus de 825 habitants.

Argenteuil aussi connaît une poussée démographique importante. Entre les années 1790 et 1860, des vagues successives de nouveaux arrivants se déploient dans les différentes parties de son territoire. Étant avant tout explorée le long de sa principale voie de navigation, la rivière des Outaouais, la seigneurie d'Argenteuil se développe assez tardivement en comparaison aux autres seigneuries du nord-ouest de Montréal. En 1790, on estime la population de la seigneurie autour de 200 habitants. Au tournant du siècle à 500 et de 2 154 habitants en 1825. En incluant les cantons de Chatham et de Grenville, c'est 4215 personnes qui habitent sur ces terres au nord du Long Sault en 1825. Une deuxième augmentation importante de la population s'effectue entre 1825 et 1851. Dans le recensement de 1851, nous retrouvons 12 381 habitants dans le comté d'Argenteuil incluant les secteurs de Morin-Heights et Arundel.



Carte 1 – Déploiement des populations francophones et anglophones 1740-1860, dessinée par A. Legault, 1996.

TABLEAU 2 – LA POPULATION DES COMTÉS DES LAURENTIDES 1825-1901							
Comté	1831	1851	1861	1871	1881	1891	1901
Argenteuil	7400*	12 381	12 897	12 806	14 947	15 158	16 407
Terrebonne	20 310	15 475	19 738	19 591	22 969	23 128	26 816
Deux-Montagnes	23 706	18 352	18 164	15 615	15 894	15 027	14 438
Labelle				314	1 727	3 064	7 780
Total	44 016	46 208	50 799	48 326	55 537	56 377	65 441

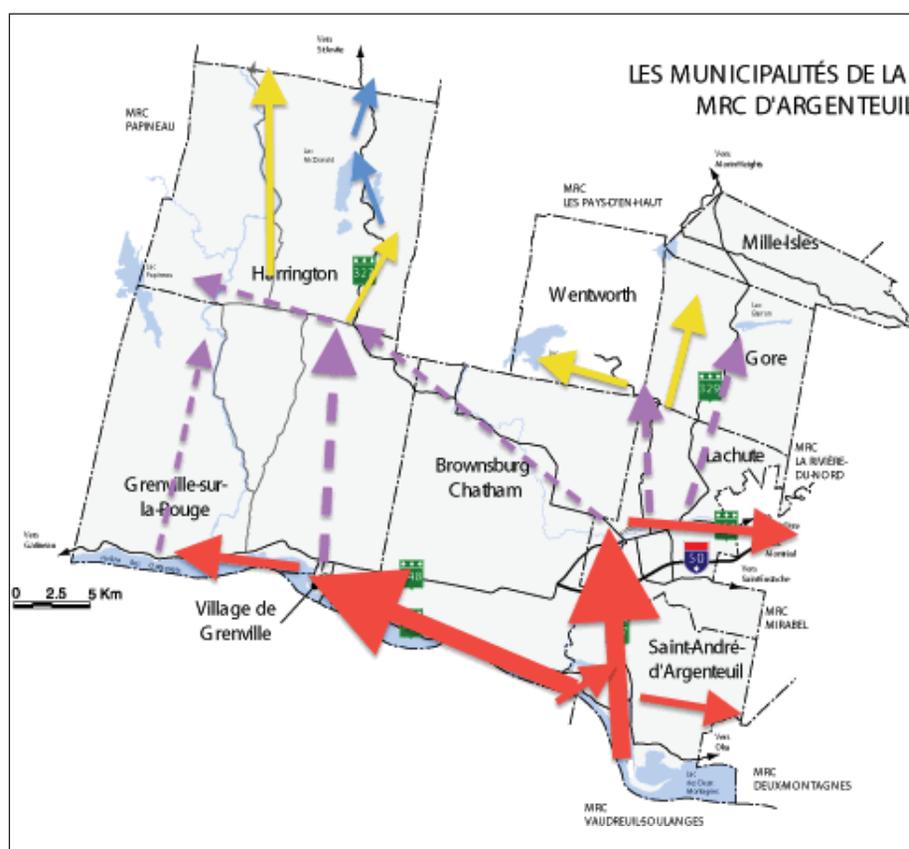
* Inclus dans le total du comté des Deux-Montagnes

Argenteuil, un cas particulier

La seigneurie d'Argenteuil est la seule seigneurie des environs propriété d'un seigneur anglophone. Le major Patrick Murray achète la seigneurie d'Argenteuil en 1793 à Pierre-Louis Panet. Sous la gouverne de Murray, la seigneurie se développe du sud vers le nord grâce à l'arrivée massive de colons venus des États-Unis, principalement du Vermont. Ils fondent au pied des premiers rapides de la rivière du Nord, le village de St. Andrews. Murray fait installer les moulins à farine, à scie et le premier moulin à papier au Canada en 1803. En 1796, le seigneur Murray concède une immense partie de sa seigneurie, 7 220 arpents situés entre l'autoroute 50 et le lac Sir John (tout le territoire de la ville de Lachute), à Jedediah Lane junior, lui aussi originaire de Jericho au Vermont. À partir de 1796-98, des

familles pionnières américaines méthodistes s'établissent vers le nord jusqu'en haut de la grosse chute et érigent le hameau de Lachute.

La quantité de contrats de vente, de transferts et de concessions de terres conclus chez le notaire Peter Lukin entre le 2 juillet 1795 et le 20 novembre 1802, (près de 200 contrats), représentent plus de 70 % des terres disponibles. C'est évidemment le terreau fertile d'Argenteuil qui est en premier colonisé, bûché, brûlé et par la suite cultivé. Toutes les terres entre les secteurs de St. Andrews (Saint-André-d'Argenteuil) et du Haut-de-la-Grosse-Chute (Lachute) sur la rivière du Nord sont concédées. Le village de St. Andrews compte 531 habitants en 1831 et atteint 1 073 villageois en 1851. Il tient le pôle économique de la région jusqu'à la venue du chemin de fer en 1876.



Carte 2 – Séquence du peuplement dans Argenteuil.

La création des cantons comme alternative à la tenure seigneuriale offre à la deuxième vague de colons immigrants des Îles Britanniques, d'Écosse et d'Irlande, des terres de qualité de proportions intéressantes (200 acres superficiels), à prix dérisoire (les frais d'arpentage) et à proximité de la rivière des Outaouais. Cet embryon de la propriété privée, régit en franc et commun soccage, libéré des obligations contraignantes de la tenure seigneuriale, favorise l'établissement des immigrants anglo-saxons d'allégeance britannique aux abords de l'espace seigneurial francophone des



Augmentations des Deux-Montagnes et des Mille-Îles, de la Rivière-du-Chêne à l'est et de la seigneurie de la Petite-Nation à l'ouest.

Le «Front of Chatham» entre Carillon et Cushing est pratiquement tout occupé en 1803 par des loyalistes et des révolutionnaires américains. Par la suite, des Écossais presbytériens et de l'église d'Écosse arrivent à Grenville en 1808 avec Archibald MacMillan à leur tête. Au même moment, les Américains de Lachute sont remplacés par des Écossais. Des Irlandais catholiques et protestants suivent de près et poussent vers le Nord. La cadence s'accélère dans l'Ouest du secteur avec la construction du canal de Grenville en 1819 qui attire les travailleurs irlandais et canadiens-français. Les cantons de Gore et de Wentworth sont occupés par des squatteurs irlandais protestants à partir de 1816. À l'est, les terres de Gore dans le secteur de Shrewsbury sont établies, ce qui a pour effet de connecter le Glen de Wentworth à l'ouverture des cantons de Mille-Îles et de Morin. Finalement, une grande poussée colonisatrice d'Écossais et d'Irlandais s'effectue par le chemin des Écossais en partance de Grenville, montant vers le nord à Harrington dans les années 1825-1830. La poussée colonisatrice traverse Harrington vers la vallée de la Rouge. Arundel sera le point culminant de ces vagues de peuplement. Il s'ensuit une expansion démographique incroyable pour le nouveau comté, plus 12 300 habitants occupent les terres d'Argenteuil en 1851.

La colonisation, une tâche ardue

On ne peut qu'imaginer toute la dureté de la vie des pionniers. Après avoir défriché, les colons cultivent la terre à travers les souches pour subvenir aux besoins primaires de la famille. Dans certains secteurs, les arbres sont brûlés et les cendres transformées en potasse, puis vendues. Cette vente rapporte des sommes substantielles et importantes qui permettent aux colons de se procurer certains produits de première nécessité. Après quelques années, ils retirent les souches décomposées pour labourer l'ensemble du champ. Les terres sont exploitées au minimum et la production supplémentaire de grain est transformée en farine, puis vendue dans les marchés extérieurs. En surexploitant les terres, sans faire de rotation ni jachère, les premiers arrivants ont vite fait d'appauvrir les sols, au point où de terribles famines frappent les différents secteurs des Basses-Laurentides dans les années 1810-1811. Pertes de récoltes en raison de sévères écarts de température, climat de sécheresse ou pluies abondantes minent la qualité de ces sols en mutations.

Le seigneur finance et s'associe avec des entrepreneurs de moulins pour la construction et la gestion des moulins seigneuriaux. Ces moulins à grain, à carder et à scie sont érigés aux abords des rivières à proximité des concentrations de peuplement. Des experts évaluent le potentiel hydraulique des rapides et des chutes, puis conseillent le seigneur sur l'emplacement idéal pour construire les chaussées (barrage) et les moulins. Des ententes sont souvent établies sur des



bases de partage moitié-moitié des dépenses de construction et des profits d'exploitation. Le bail de location peut s'étirer jusqu'à 30 années.

Les Écossais et plus tard les Irlandais ont la main heureuse avec ces nouvelles terres. Ils pratiquent une agriculture comparable à celle de leur patrie d'origine, inspirée et novatrice, favorisant la rotation des terres et l'utilisation dès 1825 de la nouvelle charrue écossaise. Ces techniques et stratégies agraires sont largement inspirées des enseignements de Lord Kames. Il confirme qu'une bonne éducation et une transmission des connaissances en agriculture aux plus jeunes font de meilleurs fermiers. Ces fermiers labourent et travaillent la terre avec acharnement et sont sans doute plus expérimentés que leurs prédécesseurs. Ils s'assurent ainsi de meilleures récoltes en favorisant la rotation des terres.

Dans les années 1830 à 1850, alors que les Basses-Laurentides rencontrent de sérieux problèmes avec la culture du blé, les fermiers écossais d'Argenteuil réussissent tout de même à faire des récoltes abondantes et de qualité. C'est grâce à la diversification des cultures, entre autres par la production d'avoine et de patates, qu'ils vont survivre à ces nombreuses crises du monde agricole. Les terres de la rivière Rouge entre St. Andrews et Saint-Hermas produisent du blé de qualité et les moulins seigneuriaux de St. Andrews et Lachute maintiennent la production de farine. À un tel point que l'avoine moulue dans les moulins de Sir John Johnson, seigneur d'Argenteuil, est prisée de tous de Montréal à Québec.

L'appel du Nord

Lorsque le curé Labelle entame sa marche de la colonisation en 1868, les terres des Basses-Laurentides ont atteint un point culminant de saturation, étant pour la majorité établies. Comme le démontre le tableau 2, la population du comté de Deux-Montagnes s'effrite entre les années 1851 et 1871 passant de 18 352 à 15 615 habitants. Du côté de Terrebonne pour la même période, on perçoit une augmentation sommaire, alors que la population d'Argenteuil stagne autour de 12 800 habitants. Le phénomène est assez généralisé partout dans la province de Québec.

Plusieurs causes expliquent cette stagnation :

- Une problématique d'exode des populations rurales vers les centres industriels
- Accompagnée d'une émigration massive des Canadiens-français vers les états du Nord des États-Unis pour y chercher du travail dans les manufactures
- La rareté des bonnes terres disponibles
- La dureté des terres disponibles principalement celles sur le bouclier Laurentien
- Une industrialisation tardive des noyaux urbains en campagne

Le portrait est donc assez sombre lorsque le curé Antoine Labelle (1833-1891) arrive avec son programme de colonisation du Nord. Ce qu'il considère comme une hémorragie démographique de la population rurale devient un grand chantier qui empreigne systématiquement le Québec dans une grande marche vers le progrès dans le dernier quart du XIX^e siècle. Il est donc temps d'agir et de freiner cet exode en proposant un programme de colonisation qui instaure l'idée d'un progrès continu, une démarche vers l'avenir. Pour le curé Labelle, le progrès est possible en autant qu'il est transposé sur le plan de l'éducation.

Antoine Labelle (1833-1891)

L'histoire du curé Labelle est intimement liée à celle de Saint-Jérôme et du Nord. Celui qu'on a baptisé le « roi du Nord » est l'artisan d'un programme de développement et de colonisation des terres au Nord des Basses-Laurentides qui mise sur cinq thématiques spécifiques :

1. Colonisation des cantons du Nord
2. Appel au peuplement canadien-français
3. Construction d'un chemin de fer
4. Une économie stimulée par l'agriculture, le commerce et les industries
5. Un encadrement clérical consolidé par la création de nouvelles paroisses.

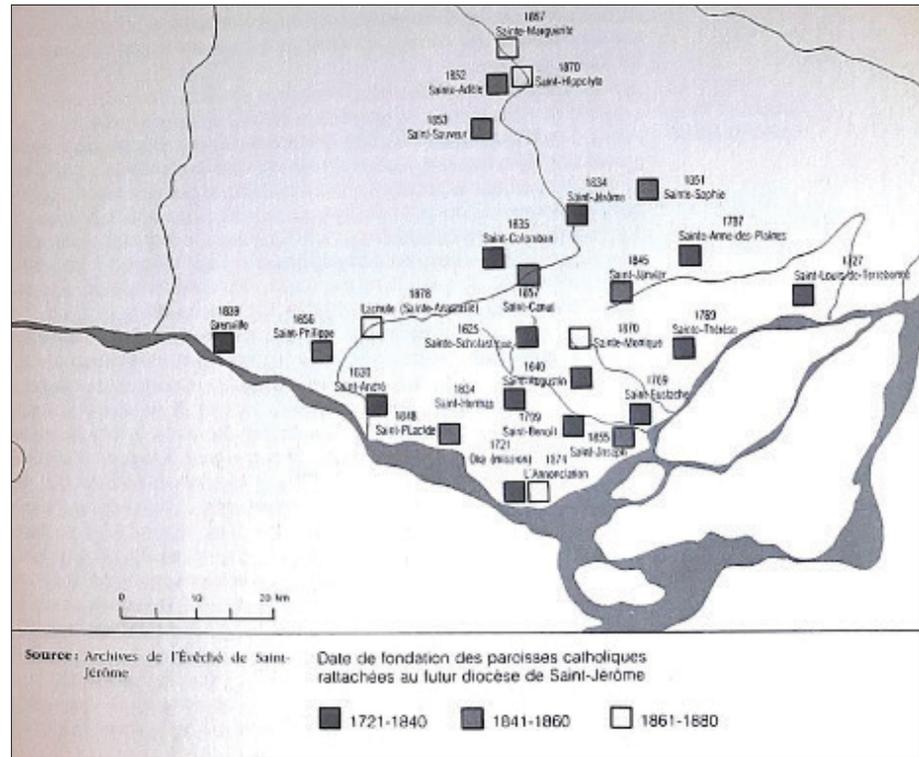


Le curé Labelle a-t-il eu à ce moment l'intention d'instaurer littéralement une course vers le Nord, mettant en scène la population francophone contre les anglophones établis dans la vallée de la Rouge ? Est-ce là une motivation première qui pousse le curé à prendre parti dans l'échiquier politique, en faisant la promotion de la colonisation des Pays-d'en-Haut, afin d'arriver à la Chute-aux-Iroquois (Labelle) avant les anglophones d'Argenteuil ? En fait-il un devoir et une nécessité pour la nation canadienne-française ?

Tant de questions qui animent encore aujourd'hui les débats chez les historiens et chroniqueurs du passé. Je me contenterai dans ce récit de rétablir certains faits découverts lors de mes recherches sur la marche du peuplement du côté d'Argenteuil, et de vous présenter une courte synthèse des résultats du véritable premier plan Nord proposé par le curé Labelle et le gouvernement québécois ! Les références de lectures se trouvent au solutionnaire si vous désirez approfondir vos connaissances sur l'histoire du curé Labelle.

Chose certaine, les résultats de la mise en place de cette politique de colonisation sont assez probants. On assiste à une croissance démographique de l'ordre de 14,9 % pour la période de 1871 à 1891. Cette croissance s'explique par une rapide expansion des nouvelles paroisses de colonisation, comme dans le comté de Labelle et les

cantons du Nord. Le curé Labelle est convaincant et réussit relativement son pari. Relativement, car la modernité et la ruralité s'opposent de manière à pratiquement se nuire. Le fameux chemin de fer qui doit servir la cause de la colonisation des terres du Pays-d'en-Haut est en même temps le moteur principal du développement industriel des villes de la rive Nord de Montréal.

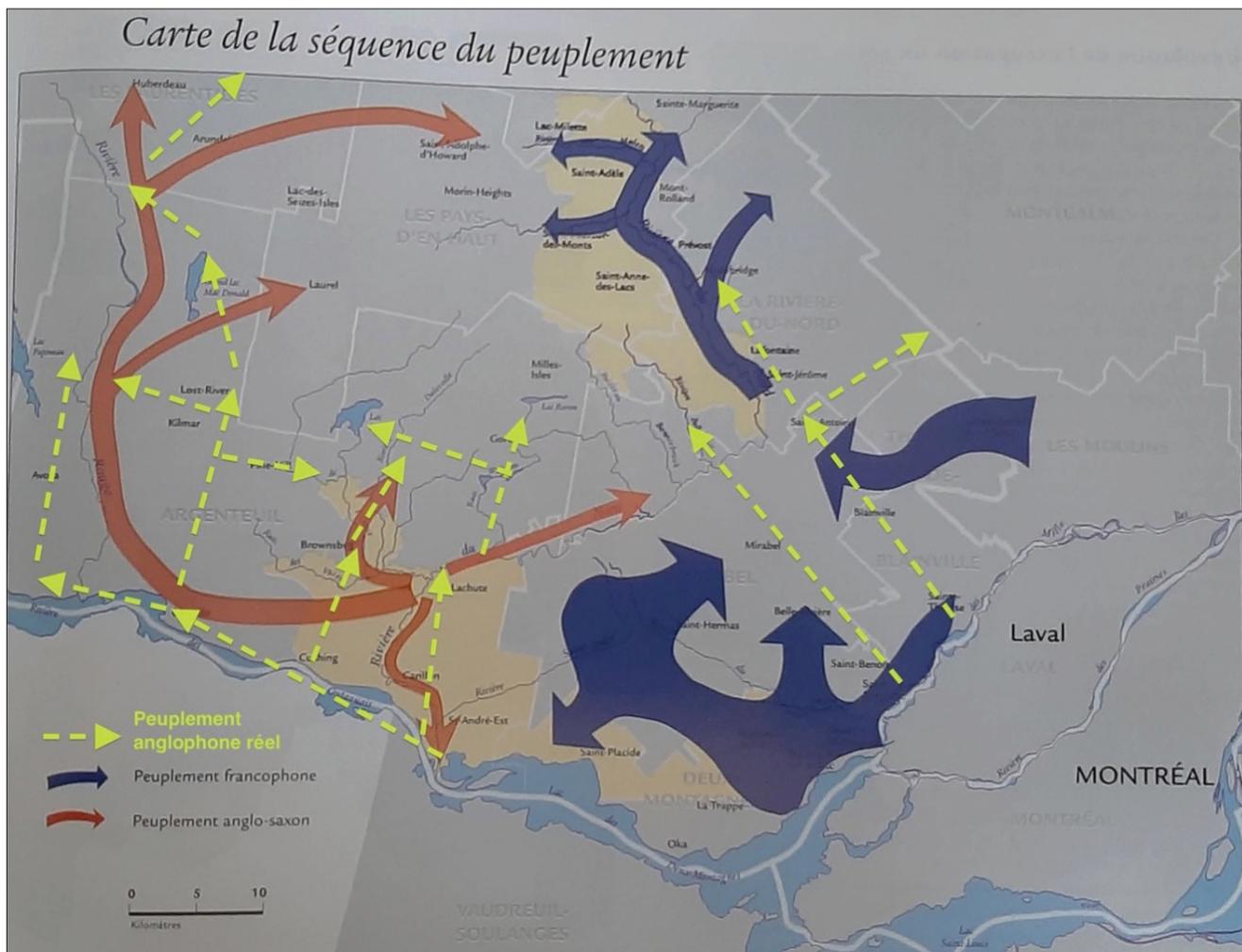


Carte 3 – Le développement des paroisses dans les Laurentides 1721-1880, Laurin, Histoire des Laurentides.

L'appel de la ville et du travail en manufacture devient un des principaux concurrents au plan du curé Labelle. Dans les Basses-Laurentides, on parle d'un accroissement des populations urbaines de plus de 50 %. Les noyaux villageois s'industrialisent avec la venue du chemin de fer. Les villes comme Lachute, Saint-Jérôme, Saint-Eustache et Sainte-Thérèse se développent grâce à l'installation, entre autres, de papeteries (Wilson) et de filatures (Ayers). Cette industrie naissante réussit à attirer la population rurale. Les Laurentides connaîtront une urbanisation plus marquante au début du XX^e siècle. Nous verrons dans une prochaine énigme toute l'importance du chemin de fer dans le développement économique et social des Laurentides.

anglo-protestante, mise en branle à compter des années 1840 et se poursuivant jusqu'aux années 1880 : la première vers Saint-Colomban ; et la seconde, beaucoup plus importante, dans l'ouest des Basses-Laurentides en passant par la vallée de la rivière Rouge.³ On notera sur les cartes 4 et 5 que le point initial de ces vagues de colonisation commence à Lachute. Les auteurs n'ont pas considéré la rivière des Outaouais comme voie de communication vers les Cantons de l'Ouest d'Argenteuil. Cette thèse est aussi défendue par Serge Laurin dans son Histoire des Laurentides.

Au cours de nos recherches, nous avons observé que ces populations ont principalement transité par le village de St. Andrews (Saint-André d'Argenteuil) et Carillon, au sud de la seigneurie d'Argenteuil et non par Lachute. La petite communauté vermontoise du haut de la Grosse Chute (Lachute), se trouvant à quelques kilomètres à l'intérieur des terres vers le Nord, ne sert aucunement de point de transit pour les populations migrantes qui se dirigent vers l'Ouest et la vallée de la Rouge. De plus, la rivière du Nord est navigable seulement jusqu'aux premiers rapides de St. Andrews, donc inutile à la colonisation du secteur de Lachute. Après l'arrivée massive des Écossais, Lachute



Carte 6 – Séquence du peuplement anglophone et francophone dans les Laurentides.



devient une halte pour les pionniers irlandais protestants qui s'orientent vers les terres de Gore et Wentworth.

Nous avons modifié la carte 6 sur la séquence du peuplement dans les Laurentides selon le résultat de nos recherches. La rivière du Nord et la rivière Outaouais jouent un rôle essentiel comme voie de pénétration vers les terres de St. Andrews des cantons voisins de Chatham et Grenville. En empruntant les sentiers traditionnels des Premières Nations, des Américains venus du Vermont ont réussi à atteindre les terres du nord de la seigneurie vers Lachute entre 1795 et 1802. Les Écossais et Irlandais sont arrivés dans Argenteuil autour de 1802-1804. Les cantons intérieurs commenceront à être habités à partir de 1816 par les squatteurs Irlandais dans Gore et le sud de Wentworth. L'immigration anglo-saxonne qui s'étend dans Argenteuil au début du XIX^e siècle fait partie d'une première grande phase d'expansion démographique sur les terres du nord de Montréal et culmine vers 1820.

1. Frost, Pauline, « Cultural landscapes of the Rouge River Valley, Quebec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol.13, no. 28, 1969. P.77-89.
2. Frost, P., *Ibid.*, p.77.
3. Domon, Gérard et al., *Évolution du territoire Laurentidien : caractérisation et gestion des paysages*, Isabelle Quentin Éditeur, Montréal, 2000, p. 40. Cette thèse est appuyée sur celle présentée par l'historien jéromien Serge Laurin dans son Histoire des Laurentides, p.98-99.

ÉNIGME

5

Les cageux et les draveurs

S'il est un chapitre dans notre histoire où la légende rencontre le travail de l'historien, il est écrit dans la formidable épopée des cageux et des draveurs. Dans cet illustre segment de nos publications sur l'histoire des Laurentides, le conte se faufile à côté de la vérité historique. Cette histoire est racontée passionnément dans le récit des pérégrinations de ces travailleurs qui tantôt naviguent sur des cages de bois par-delà les flots tranquilles ou mouvementés des grandes rivières, ou encore dansent allègrement sur la valse des pitounes à travers les eaux vives du bouclier Laurentien.

De la coupe des arbres en passant par toute l'ingéniosité mise en place pour le transport du bois, de la transformation effectuée à même le chantier ou plus tard sous la grosse lame de la scierie, le bois des Laurentides vaut son pesant d'or. L'industrie forestière a été pendant plus d'un siècle le moteur de développement économique de notre région. Je vous invite à plonger dans cette époque glorieuse d'aventures où des personnages plus grands que nature se sont inventés dans les rêves de quantité de jeunes gens depuis le 19^e siècle.

PREMIÈRE PARTIE

La cour à bois de l'Empire

Si le commerce des fourrures est l'activité économique privilégiée au temps de la Nouvelle-France, l'apanage du XIX^e siècle est certainement l'industrie forestière. L'Europe est en guerre et le blocus continental imposé par Napoléon en 1806 contraint l'Angleterre à trouver d'autres sources d'approvisionnement pour les matières premières. Les colonies britanniques d'Amérique du Nord foisonnent de forêts dont les ressources en pin blanc et en bois dur paraissent inépuisables. La grande vallée de l'Outaouais devient en quelque sorte la cour à bois de l'Empire. Pendant près d'un siècle, le bois équarri est acheminé par la rivière des Outaouais vers le port de Québec, puis expédié en Europe afin de combler les besoins de construction en navires et en bâtiments de l'Empire britannique.



ÉNIGME 5

« J'aime giguer sur la pitoune, danser en eaux vives et vivre la vie des shantees. Certains diront de moi que je suis tough et que le p'tit lard salé et les binnes me montent à la tête. D'autres chanteront mes louanges en autant je serai de retour avant le levant. Autrement, je me transforme en diable d'homme et finirai mes jours, perdu en forêt. Je suis aussi fait de légende et j'en ai étampé des talons au plafond des hôtels de passage. Avec mes pieds qui pendent au bout du quai, je m'amuse des Irlandais. »

- Qui suis-je ?
- Qu'est-ce que la pitoune ?
- Quel est le nom du crochet utilisé pour tourner les billots de bois ?
- Qui est le personnage légendaire du temps des cageux ?
- Où allait-il ?
- Quelle est la longueur d'une cage ?
- Nommer les premières compagnies de pâtes et papier établies dans les Laurentides ?

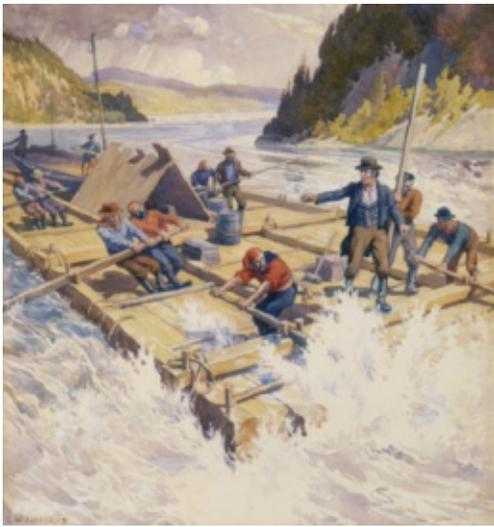
La croissance importante du commerce du bois entraîne le développement de métiers et de pratiques spécifiques, aussi imaginatifs qu'ingénieux, forgeant ainsi un patrimoine culturel riche qui participe à l'identité de notre territoire, les Laurentides. Deux figures majeures de cette industrie ont profondément marqué l'imaginaire collectif : les cageux et les draveurs. Non seulement ils sont une particularité de notre histoire, mais ils sont aussi une source d'inspiration inépuisable pour bon nombre de créations artistiques, révélant un monde d'aventures où se côtoient une intrépide réalité et quantité de légendes.

Philemon Wright et les premiers cageux

Nous sommes en 1806, le 11^e jour de juin, dans un territoire bas-canadien qui s'étend vers le nord-ouest par la rivière des Outaouais et qui se développe autour d'une nouvelle industrie florissante, le commerce du bois. À ce moment, le colonisateur d'origine américaine, Philemon Wright, entreprend d'acheminer 700 billes de bois équarries, en partance de la chute de la Chaudière sur la Grande Rivière, à destination du port de Québec. Wright s'est installé quelques années auparavant sur le territoire qui deviendra plus tard



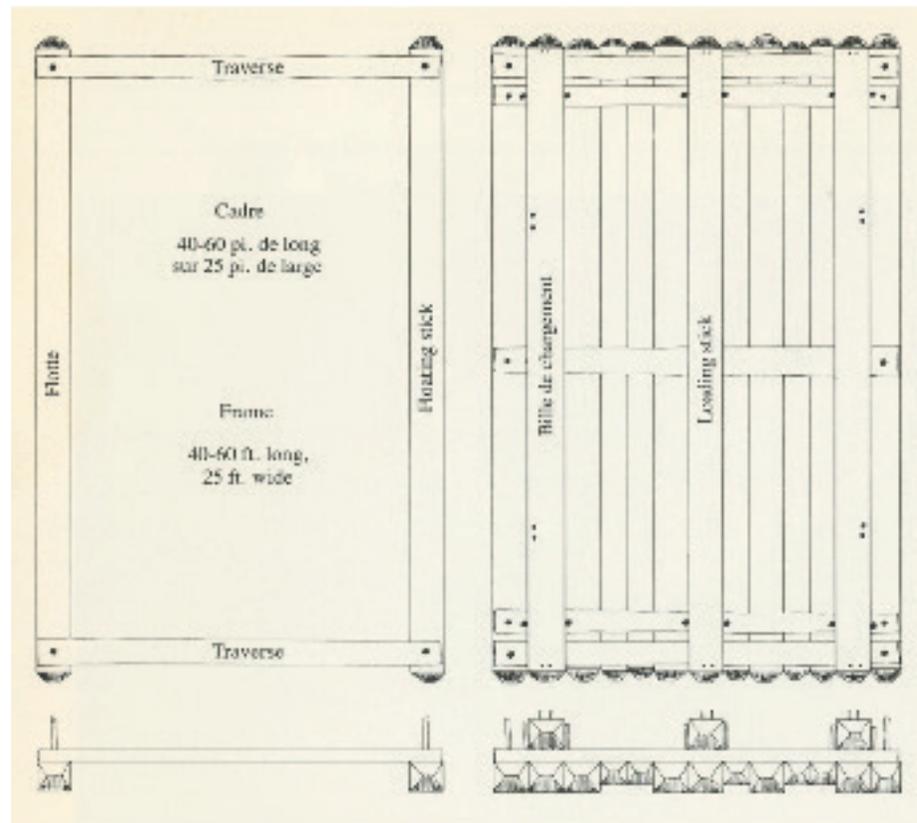
dans le siècle, la ville de Hull. Son pari, vendre des billots de bois à des armateurs anglais. Ce bois d'œuvre servira à la construction des navires et des bâtiments en Angleterre.



Philemon Wright à bord du premier train de bois sur l'Outaouais, 1806.

Comment allait-il s'y prendre pour aboutir à bon port en transportant une aussi vaste cargaison? La réponse est fort simple, en flottant le bois sur la rivière des Outaouais jusqu'à Québec. Mais ça ne pouvait se faire comme l'entendait la tradition. En effet, depuis le début de la colonisation, on laisse descendre le bois à bûches perdues en utilisant le courant des rivières pour diriger le bois tranquillement vers les moulins à scie. Avec le développement de l'industrie forestière, ce sont les draveurs qui guident les billes de bois à travers rapides et petites chutes. Il est donc impensable d'employer ce procédé sur une si longue distance, surtout lorsqu'on se retrouve en des eaux plutôt calmes et vastes.

Wright et ses hommes décident de fabriquer des radeaux qui, attachés les uns aux autres, forment de grandes plateformes flottantes qu'on nomme cages. À la base de la structure, on y retrouve les billots et plançons de pin, car c'est un bois qui flotte; et au-dessus de la partie flottante, on y dépose les pièces de chêne ou de bois dur. Sur la plateforme, on installe la cambuse et tout près, un carré de sable pour les feux de la cuisine; les tentes sont montées pour dormir et s'abriter en cas d'intempérie; et finalement, les rames, les mats de fortune et les voiles permettent aux cageux de naviguer en eau calme.



Archives du MRA, Projet Katimavik, 1979.

Le premier voyage de Wright entre Bytown (Ottawa) et Montréal s'étire sur 35 jours. La principale difficulté rencontrée est le Long-Sault à la hauteur du petit village de Grenville. Avec un dénivelé total de près de 20 mètres, le Long-Sault s'étend sur 20 kilomètres entre Grenville et Carillon. Avant d'entreprendre la descente des trois rapides, Wright et son équipage démontent les cages. Manœuvrer les radeaux et trouver le bon passage entre les roches dans ces rapides tumultueux demandaient beaucoup d'efforts et de témérité. Au sortir des cataractes au pied du Long-Sault à Carillon, les radeaux sont rassemblés. On a peine à imaginer le travail que ces opérations représentent pour les cageux. Deux mois plus tard, ils finissent par atteindre Québec. Pour Wright, ce premier voyage à bord de la cage baptisée Colombo lui confère le titre de père de l'industrie forestière sur l'Outaouais. En 1823, son entreprise mène plus de 300 cages en partance de Hull vers Québec.



To market

The worst was behind them when their raft of logs at last reached flat water on the lower Ottawa and the St. Lawrence. One can imagine the scent of rum and roasting meats and the sounds of music and laughter following the raftsmen to Montreal and Quebec.

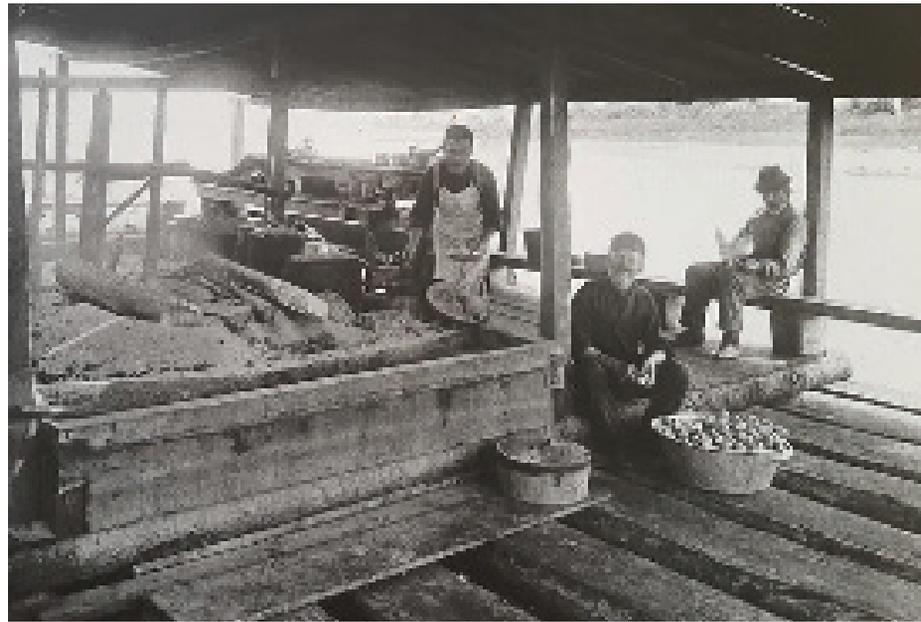
Frances Ann Hopkins

Les cages et les cageux

En 1850, l'industrie forestière emploie plus de 9 000 hommes sur l'Outaouais et ses tributaires. Entre 1840 et 1880, c'est une moyenne de 2 000 cages par année qui entrent à Québec. Précisons qu'une cage, à ce temps fort de l'industrie, contient jusqu'à 100 radeaux et chaque radeau mesure 30 mètres de longueur par 8 mètres de largeur. Sur l'Outaouais, on appelle ces radeaux des cribes. Chaque cribe peut contenir jusqu'à 2 000 billots. On compte de 20 à 30 cageux ou raftmans par cage. Un cageux gagne en moyenne 12 dollars par



mois en 1860, et plus de 30 dollars en 1880. En 1882, une chute pour radeau est inaugurée en plein centre du premier barrage de Carillon. Certains habitants de Grenville à Carillon se spécialisent dans la conduite des radeaux à travers les rapides du Long-Sault. Naviguer les passages périlleux du Long-Sault commande une attention particulière. Les pilotes et les cageux manœuvrent la cage à l'aide de longues rames de presque 10 mètres, gèrent la traction de la cage par des chaloupes en absence de vent, ou encore surveillent les rochers et les rives afin d'éviter que la cage ne s'échoue. Une journée de travail pouvait comporter trois voyages entre Grenville et Greece's Point pour un pilote.



Contes et chansons

Les cageux aimaient chanter et se raconter des histoires à la tombée du jour. Une chanson traditionnelle venant de cette époque glorieuse des cageux a été popularisée par Tex Lecor en 1987 :

https://www.youtube.com/watch?v=n_CF4uUMOxc

Les Raftmans

La ousse qui sont tous les raftmans
(bis)

Dans les chantiers, y sont montés

Bing sur la ring

Bang sur la rang

Laissez passer les ratfmans

Bing sur la ring, bing, bang

Dans les chantiers, y sont montés
(bis)

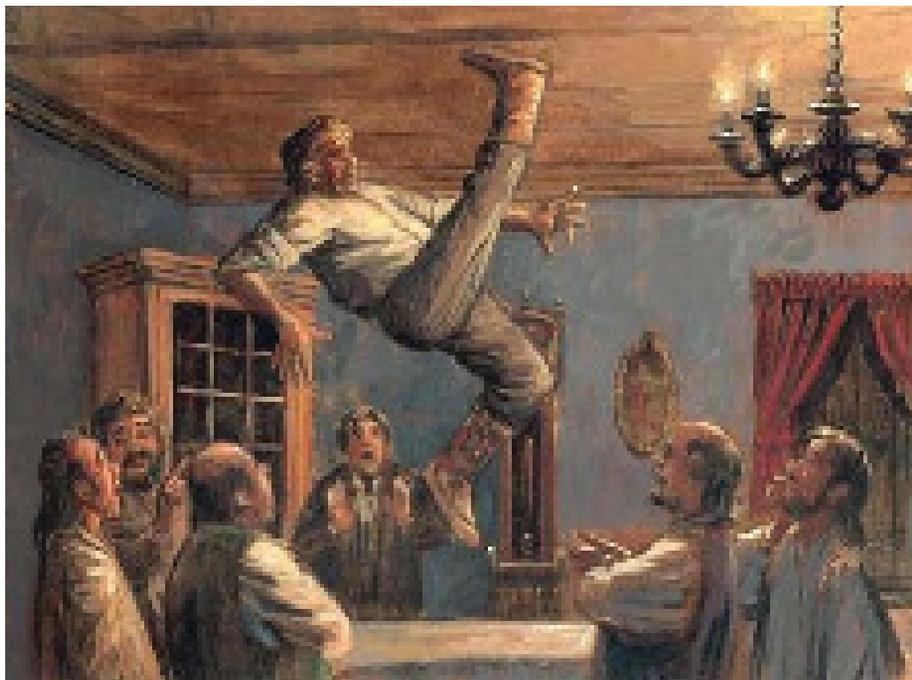
Mais par By Town, ils sont passés

Bing sur la ring

Bang sur la rang

Laissez passer les ratfmans

Bing sur la ring, bing, bang



Le plus célèbre des cageux à avoir travaillé sur la rivière des Outaouais est nul autre que le légendaire Jos Montferrand (de son vrai nom Joseph Favre, 25 octobre 1802 – 4 octobre 1864). On imagine facilement le grand héros des cageux, celui qui inspira la chanson de Gilles Vigneault, assis paisiblement les pieds pendant au bout du quai de Grenville, de Carillon ou de Saint-Placide dans l'attente de reprendre le travail et de naviguer sur l'immense cage d'un kilomètre de long en direction de Québec. Il aura certainement pris le temps d'étamper le talon de ses bottines au plafond d'un Hôtel de passage avant de quitter le village. Certains racontent qu'un beau jour de printemps, après avoir passé la nuit à l'Hôtel Kelly de Carillon, il a gagé les frais de son séjour avec l'hôtelier de service. Un genre de pari quitte ou double qu'il proposait toujours pour ne pas payer ses factures. «Si je réussi à imprimer le talon de ma botte au plafond, on est quitte!» Cette signature fait office de quittance et montre à tous que Montferrand est passé ici! Ces voyages extraordinaires entre Bytown et Montréal s'étiraient sur 35 jours. Pour atteindre Québec, cela pouvait prendre jusqu'à deux mois.

On raconte qu'un jour de 1829 sur le pont Union qui relie Wrihstow (Hull) à Bytown (Ottawa), Jos Montferrand a eu maille à partir avec un groupe d'Irlandais. Plus de 150 ouvriers forestiers Irlandais surnommés les Shiners organisent une embuscade pour régler le compte à Montferrand et aux Canadiens-français. Les deux groupes se disputent le contrôle des emplois dans l'industrie forestière de la vallée de l'Outaouais. Une bataille légendaire s'ensuit alors que Montferrand frappe de ses poings celui qui ose l'affronter. Finalement, il a empoigné un Irlandais par les pieds, en le swinguant, en le faisant tourner, il a frappé les autres avec le pauvre homme qui lui servait de billot! On raconte en Outaouais et jusqu'à Montréal que l'expression décrivant une ecchymose autour d'un œil, en bon Québécois «un œil au beurre noir», est devenue après ce jour... un «Shiner»!



DEUXIÈME PARTIE

La forêt Laurentienne, une prémisse à la colonisation



La forêt Laurentienne contribue à l'essor de l'industrie forestière en fournissant travail et matières premières aux pionniers. Trois périodes marquent les temps forts de cette industrie : le bois équarri, le bois d'œuvre ou de sciage et le bois de pulpe. L'agroforesterie est un vecteur principal de la colonisation qui favorise le développement de l'établissement et l'essor de plusieurs communautés des Laurentides au Nord de l'espace seigneurial. Relativement modeste au début de l'établissement, la coupe de bois et le développement des scieries participent à la première phase de la colonisation des terres. Comme on a constaté lors de la dernière publication, une grande partie du bois est brûlé puis transformé en potasse et perlasse alors que les bonnes pièces sont utilisées pour la construction des bâtiments d'utilité comme le manoir, les moulins et les églises. Dans l'espace seigneurial, le chêne, l'érable ainsi que les grands pins appartiennent au seigneur qui se réserve un droit de coupe et un droit d'usage sur toutes les terres de sa seigneurie.

L'industrie forestière

Aux abords des rivières Rouge, du Diable et la Lièvre, les droits de coupe de bois sont concédés sous forme de monopole à quelques entrepreneurs forestiers qui exploitent la forêt Laurentienne. En 1820, les droits de coupe sur la Lièvre appartiennent à Bowman & Bigelow puis sont transférés à la MacLaren vers 1875. Du côté de la rivière Rouge, le secteur sud est concédé aux frères Hamilton de Hawkesbury dès 1832-1835. De 1855 à 1880 plus de 1 000 km² de terre sont exploités par Hamilton dans les cantons riverains des rivières Rouge et du Diable. Au début des années 1880, lorsque le monopole des Hamilton est démantelé, la Ottawa Lumber à Mont-Tremblant, J.K. Ward sur la Rouge et G.H. Perley de Calumet installé à Saint-Jovite, se partagent les droits de coupe de ce secteur. En 1898, la Riordon Pulp and Paper de Calumet prend possession des chantiers de Ward sur la rivière Rouge. Cette dernière devient la Canadian International Paper Company (CIP) en 1922.



Scierie de la Riordon à Calumet.

Avec l'arrivée du train, le développement de l'industrie des pâtes et papiers s'accélère. Une ère de prospérité s'ouvre dans les noyaux villageois avec ces nouvelles usines qui s'y installent. Dès 1880, J.C. Wilson à Lachute et la S.J.B. Rolland à Saint-Jérôme fabriquent du papier avec des chiffons. La transformation du bois en pulpe de papier à la Pulperie Delisle, en opération depuis 1882, incite Wilson à convertir son usine de Lachute au début des années 1890. Peu de temps après, il achète la pulperie Delisle de Saint-Jérôme et commence la production de pâtes de bois pour son usine de Lachute. S.J.B. Rolland, quant à lui, acquiert les propriétés de la North River Lumber and Pulp Company à Sainte-Adèle, ouvre son usine de pâte mécanique et de papier en 1904 et modernise les installations en 1912. Une nouvelle ère de prospérité s'installe au profit des compagnies de pâtes et papiers.



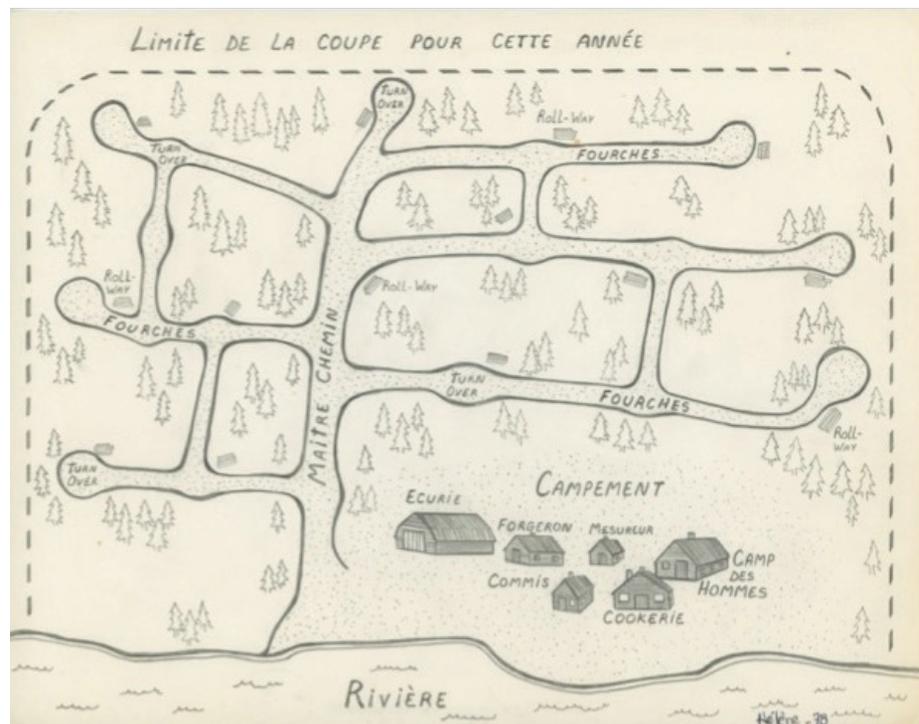
Le camp de bûcherons

Alors que la période des récoltes tire à sa fin, les hommes montent au camp de bûcherons pour couper le bois jusqu'au printemps. Ils passent l'hiver en forêt, préparant les billots pour la descente en rivière du printemps. À l'automne, on installe le camp. En 1832, le camp peut contenir de 35 à 50 hommes qui gagnent un salaire de 0,50 \$ par jour. À ce prix-là, ils sont logés et nourris ! On engage toute une équipe pour nourrir les hommes. Le cuisinier et ses aides préparent le déjeuner avant que l'aube se lève. Au menu, du pain et une bouillie de bœuf ou de porc ou de poisson, accompagnée occasionnellement de patates.

On sert aussi un thé sucré à la mélasse. Pour le dîner, même menu mais le thé est remplacé par une soupe aux pois. Le menu reste le même au souper ! Il faut dire que le bûcheron a bon appétit. Le thé



servi n'est pas nécessairement du vrai thé. Il est très souvent remplacé par une décoction de petits arbustes récoltés dans les bois ou encore une infusion préparée à partir de la cime d'une pruche.



Le camp est installé près d'une rivière. On délimite aussi un territoire de coupe, car des chemins doivent être aménagés pour transporter le bois jusqu'à la rivière. Des bœufs ou des chevaux attelés à un traîneau sont utilisés pour transporter les billots de la forêt vers la rivière. Voyager par les chemins forestiers est un dur labeur qui nécessite une force puissante que seuls les animaux de ferme peuvent accomplir. Les premiers à débarquer au chantier sont les mesureurs (scorer) qui identifient les arbres à abattre et les secteurs de coupe. En 1857-58, un mesureur gagnait en moyenne 15 dollars et une livre de thé par mois.



Une équipe de bûcherons compte de cinq à six hommes. Les arbres coupés mesurent jusqu'à 60 mètres de hauteur et jusqu'à deux mètres de diamètre. Deux bûcherons travaillent pendant une heure pour abattre un arbre d'un mètre de diamètre. Par la suite, les ébrancheurs et tailleurs s'affairent à l'ouvrage. Ils équarrirent les parties du tronc sans nœud. Par contre, on va tolérer quelques nœuds par billot de 10 à 15 mètres de longueur. Les branches, l'écorce, les parties noueuses, les petits arbres coupés pour faire place aux gros qui tombent, tout ce qui est abattu pour faire le chemin, tout ce bois est abandonné sur place. Les pertes sont énormes. On considère que deux tiers de l'arbre sont laissés sur place.



Au camp, il n'y avait que des hommes valorisant le courage, la force et l'endurance. Lorsque le soir arrive, on dort profondément. Sauf le samedi, alors que les jeux de cartes, la musique, les chants et les contes animent la soirée des bûcherons. La plupart des chansons racontent les dangers de leur travail et certaines plus tristes témoignent de leur ennui.

La drave

Gonflées par les crues printanières, les rivières offrent un moyen de transport par excellence pour les billots de bois. Pour assurer la descente du bois vers la rivière des Outaouais, les compagnies font appel aux draveurs, ces intrépides maîtres du travail en eaux vives. Bottines cloutées aux pieds pour marcher sur les billes, armés d'une perche ou d'un cantouque (canthook) pour faire tourner et rouler la pitoune dans l'eau, embarqués dans un dam boot boat (une barque mesurant jusqu'à huit mètres de long) pour naviguer dans les rapides afin de guider les billots, les draveurs se retrouvent souvent en positions périlleuses sur des rivières en folie. Une qualité première pour un draveur : être courageux !



Les équipes de draveurs opèrent sur une section de la rivière. Prenons un exemple: pour acheminer le bois du lac Caché à Calumet, une première équipe commence la drave à partir du lac Caché jusqu'au lac Tremblant et font tomber les billots dans la rivière du Diable. Une seconde équipe traverse les bois et se rend à la rivière Rouge jusqu'à Huberdeau. Pour finir le trajet, un dernier groupe descend la Rouge jusqu'à Calumet sur la rivière des Outaouais. Il arrive fréquemment que les billes de bois s'échouent sur le bord de la rivière ou qu'une jam (embâcle de billots) crée de sérieux problèmes aux draveurs. On doit alors essayer de la dégager. Lorsqu'il est impossible de dégager l'embâcle à la main, on a recours à des explosifs!



Une jam pouvait atteindre jusqu'à 30 mètres de hauteur. La photo de l'embâcle ci-haut a été prise à la chute Bell sur la Rouge. Amédée Thomas, draveur sur la rivière Rouge dans les années 1940, raconte un épisode sur un embâcle qui faillit lui coûter la vie: «Comme j'allais placer mon coup (bâton de dynamite), la jam est partie par la flotte d'eau. Là, les gars se sont mis à crier. Les billots, ça remontait, ça culbutait, fallait que je me surveille pour pas me faire frapper. Moi, j'courrais, j'aurais pu plonger dans un trou. J'courrais avec mon bâton de dynamite au bout pis j'étais énervé. Quand chu arrivé à terre, le foreman y me lâche un cri: Lâche ton coup! J'te lance ça au bout de mes bras pis rendu derrière un gros merisier ç'a explosé... ç'a creusé un trou d'à peu près six à sept pieds dans terre. Si j'avais été au près du billots, ouf... je me serais fait déchiqeter les jarrets!»



Au début des années 1960, un draveur gagnait 2 dollars par heure pour 45 heures de travail par semaine.

Au XIX^e siècle, certaines années on a compté 80 hommes décédés lors de la drave du printemps. Du côté de Rouge Valley, au nord du canton de Harrington à quelques kilomètres de Arundel, on raconte que lorsqu'un draveur noyé est repêché, son corps est enterré de manière anonyme sous la clôture qui ceinture le petit cimetière communautaire.⁴



4. Toutes les photos et images non citées proviennent des archives de la collection du Musée régional d'Argenteuil situé à Carillon.

ÉNIGME

6

La naissance des chemins de fer

Quelque part dans un passé pas si lointain, un enfant raconte son rêve :

J'ai rêvé d'un chemin fait d'acier, d'un immense cheval de fer qui crache de la vapeur, d'un bruit strident causé par des roues de métal qui roulent sur des rails de métal, d'un sifflet tonitruant qui répand partout dans la vallée un son d'enfer qui trouve écho dans la rivière. Et j'y ai entendu la voix d'un chef, bien habillé et coiffé d'une casquette qui crie :

« ALL ABOARD! Prochains arrêts : Lachute! Saint-Jérôme! Mont-Tremblant! » Après m'être réveillé au petit matin, je marche vers l'école en suivant les rails. Accompagné de mon petit frère, nous parlons du train. Je lui raconte aussi comment sera le futur. Demain tu verras, quand nous serons grands, il y aura des automobiles partout et des avions dans le ciel qui voleront au-dessus de nos têtes. Le monde changera.

Il rigole et me dit, « Ben voyons, ça s'peut pas, le train sera là pour toujours. »

Le train, juste à prononcer son nom, il fait rêver. Il évoque un passé, une époque qui semble si lointaine de nous, mais si proche en même temps. Ce nouveau moyen de locomotion plus rapide que les bateaux et les chevaux, moins ardu que la route des diligences et les sentiers, pour la plupart du temps fermés en hiver, et surtout, plus fort que tout ce qu'on oserait imaginer, capable de transporter en son sein des tonnes de marchandises, voilà la merveilleuse affaire. L'avènement du cheval à vapeur provoque quantité de révolutions sur son passage. Les Laurentides n'y échappent pas.

Je vous invite dans cette énigme à la rencontre d'une grande et merveilleuse aventure qui changea à jamais notre manière de transporter des personnes et des marchandises. Voici l'histoire des chemins de fer dans les Laurentides.



ÉNIGME 6

« Juste à prononcer son nom, il fait rêver. Il évoque un passé, une époque qui semble si lointaine de nous, mais si proche en même temps. Ce nouveau moyen de locomotion plus rapide que les bateaux et les chevaux, moins ardu que la route et les sentiers, pour la plupart du temps fermés en hiver, et surtout plus fort que tout ce qu'on oserait imaginer, capable de transporter en son sein des tonnes de marchandises, voilà la merveilleuse affaire. L'avènement du cheval à vapeur provoque quantité de révolutions sur son passage. Les Laurentides n'y échappent pas. »

- Qui suis-je ?
- Quelle a été la première ligne de chemin de fer sur le territoire des Laurentides ?
- Combien de chemin de fer ont-ils été construits dans les Laurentides ?
- À quel moment le petit train du Nord a-t-il arrêté son service de passagers ?
- Comment s'appelait le chemin de fer qui reliait Saint-Sauveur à Huberdeau ?
- Y a-t-il encore des trains qui circulent dans les Laurentides ?

Un nouveau moyen de transport

L'aventure du chemin de fer dans les Laurentides commence au milieu du 19^e siècle, alors que se terminent les grands travaux de canalisation du Long-Sault de la rivière des Outaouais, et qu'on procède à l'ouverture de la voie navigable en 1834. Dès lors, il est question de moderniser le transport de personnes entre les ports navigables de Carillon et de Grenville. Ouverte depuis les premiers temps de la colonisation des cantons de Chatham et de Grenville, la vieille route cahoteuse des portages empruntée par la diligence, incommode de plus en plus les passagers. Afin de pallier la situation, un projet de construction d'une ligne de chemin de fer est lancé.



Carte 1 – Map of the proposed road leading from River des Prairies to Grenville, 1846.

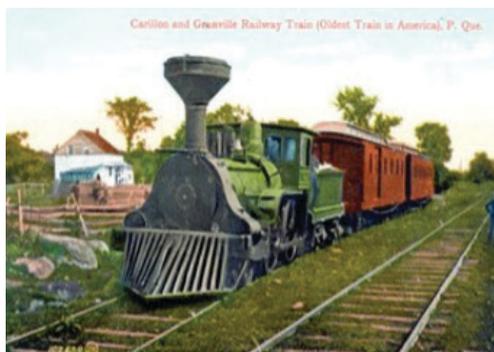
À partir de 1840, plusieurs chartes sont émises à des compagnies de chemin à lisse de bois et chemin de fer, qui proposent de connecter Montréal à Ottawa en passant par la rive nord de la rivière des Outaouais, dont la *Upper and Lower Ottawa Railway* et la *Montreal & Bytown Railway* en 1840 ; et le *Carillon & Grenville Railway* en 1847.

La carte 2 montre le tracé du chemin de fer proposé en 1854. Commençant à Montréal, passant par Saint-Eustache et St. Andrews, il rejoint la ligne du Carillon & Grenville Railway au nord de la rivière des Outaouais. Cette voie ferroviaire est construite en 1911.



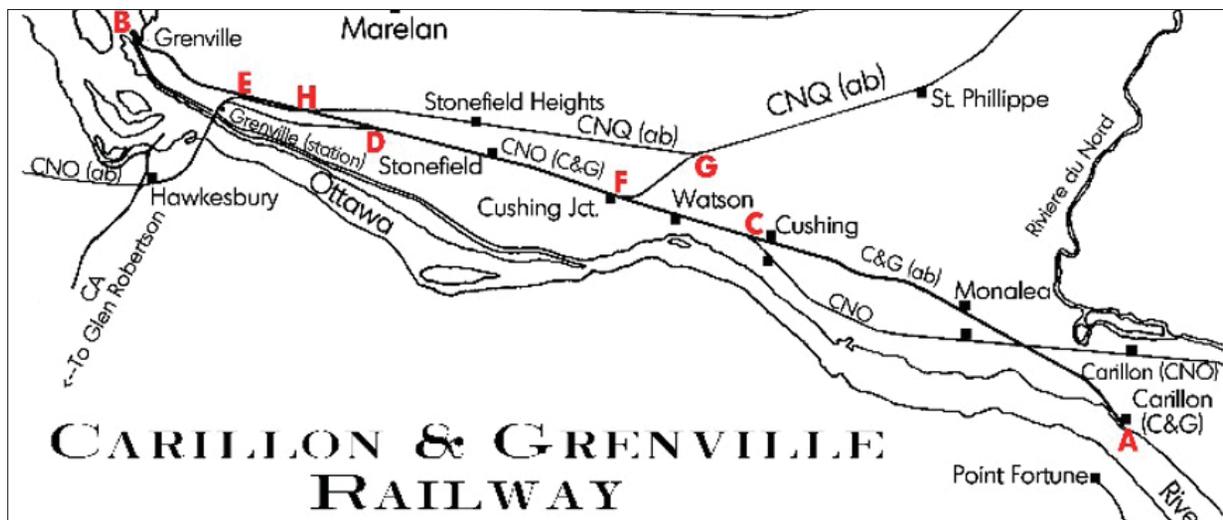
Carte 2 – Montreal & Bytown railway, 1854.

Le Carillon & Grenville Railway (1847-1910)



Le projet de construire un premier chemin à lisses de bois passant par le nord de la rivière des Outaouais débute sous la gouverne de la *Montreal & Bytown Railway* en 1840. Devant les difficultés rencontrées pour trouver le financement nécessaire au projet, on favorise la construction d'un tronçon de 20 kilomètres au nord du Long-Sault de la rivière des Outaouais. Le contrat de construction de la voie ferroviaire est donné à James Sykes qui devient en même temps financier du projet. La compagnie commence les travaux au début de l'année 1854 en accordant la priorité au tronçon Carillon-Grenville. Le 25 octobre 1854, la locomotive Ottawa quitte le quai d'embarquement de Carillon et emprunte le chemin de fer en direction de Grenville pour la toute première fois. Le trajet dure en moyenne 30 minutes.

Connue sous le nom de *Sykes, deBergue & Co.*, la compagnie de chemin de fer connaît de multiples difficultés financières. Comble du malheur, au retour d'un voyage en Angleterre, le bateau sur lequel est embarqué James Sykes fait naufrage et sombre au fond de l'océan Atlantique, emportant tout ce qui se trouve à bord. Les 50 000 £ amassées par Sykes chez des actionnaires anglais et devant servir au financement du chemin de fer de Carillon coulent avec le bateau au large de Portland, Maine. La perte de cet argent mène directement à la banqueroute et la dissolution de la compagnie en septembre 1855.



Carte 3 – <http://jim-sandilands.tripod.com/map2.html>

Le chemin de fer est alors vendu au plus offrant. John Joseph Caldwell Abbott, futur premier ministre du Canada et résidant de St. Andrews (Saint-André-d'Argenteuil), achète le chemin de fer pour la somme de 21000\$. Le *Carillon & Grenville Railway* est fondé en 1859 puis revendu à la *Ottawa River Navigation Company* en 1864.

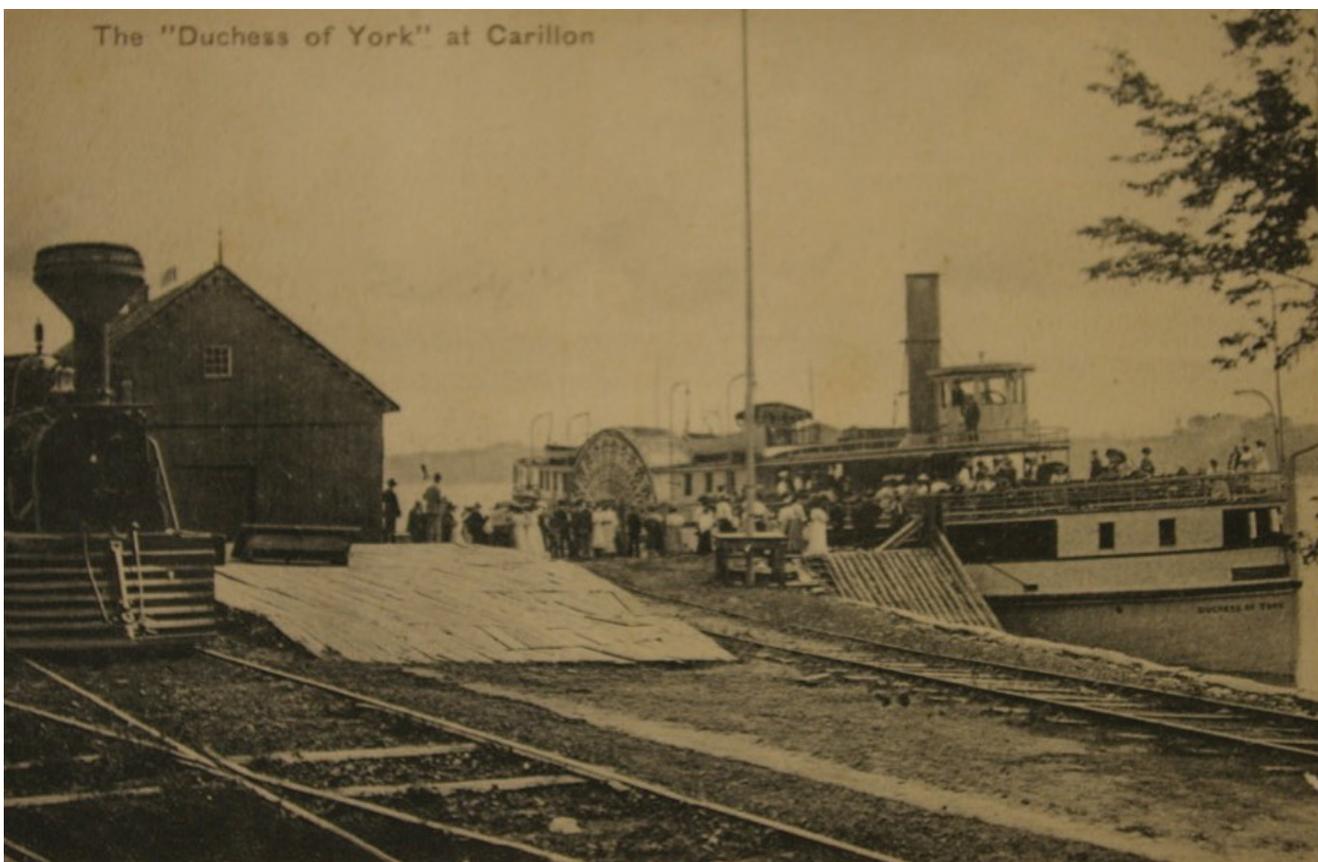


Gare de Carillon, Carillon & Grenville Railway, source MRA.

Au début du service, quatre gares sont érigées le long du parcours : Monalea, Cushing, Watson et Stonefield. Le chemin de fer qui relie Carillon à Grenville sur une distance de 19 km sert au transport de passagers qui transitent par bateau sur l'Outaouais. Les canaux sont quant à eux utilisés pour le transport de marchandises. Ce train à

voie large, on dit à l'époque *broad gauge*, comporte deux wagons de première classe, quatre de seconde classe, deux wagons fermés et quatre plateformes à marchandises. Le *Carillon & Grenville Railway* apporte non seulement confort et commodité aux passagers pendant le court voyage, mais souscrit à cet élan de modernité qui caractérise le secteur sud d'Argenteuil au 19^e siècle.

Le *Carillon & Grenville Railway* demeure en opération jusqu'en 1910. Le démantèlement de la ligne est une conséquence directe de la modernisation des transports terrestres. La forte concurrence des compagnies de chemin de fer sonne le glas des bateaux à vapeur sur l'Outaouais. En 1914, une partie du tronçon est rachetée par le *Canadian Northern Railway* pour faire partie de la nouvelle ligne reliant Montréal à Hawkesbury.



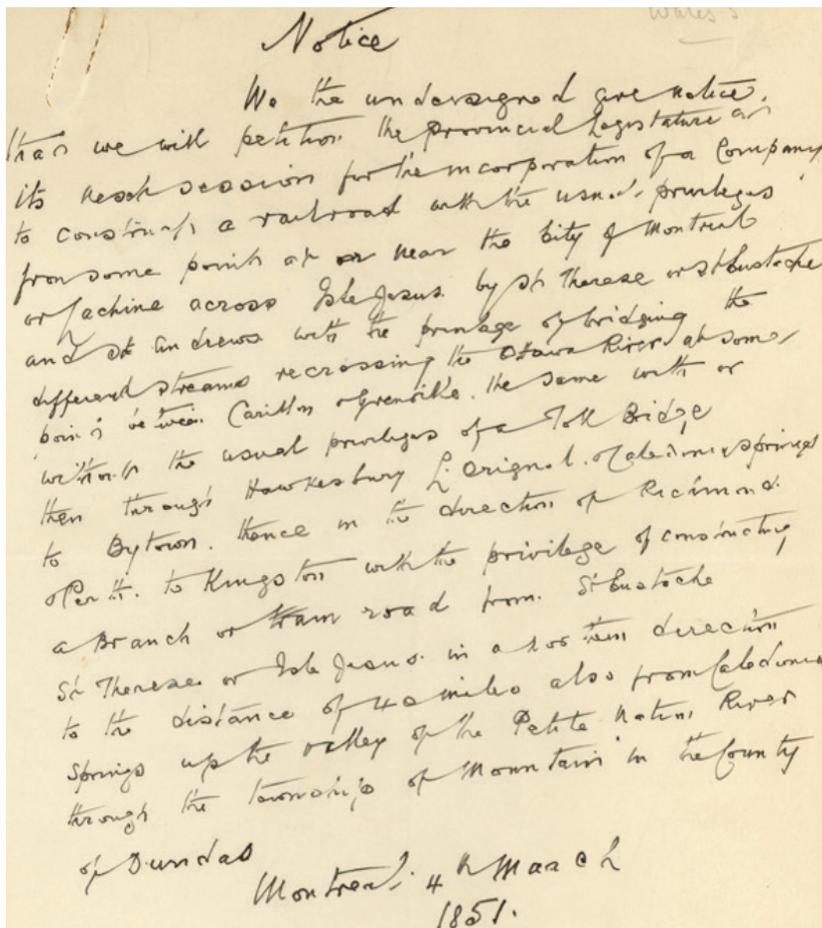
Quai de Carillon autour de 1900, Collection du MRA.

Le Chemin de fer dans les Laurentides, plusieurs tentatives (1851-1875)

De nombreuses négociations et conflits politiques ébranlent le développement du chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent entre Québec, Montréal et Ottawa. Au départ, une des compagnies responsables du dessin du tracé n'a même pas prévu faire transiter la ligne par Montréal. On veut relier Québec à Ottawa le plus rapidement possible, sans effectuer de détour par la métropole québécoise. Un des itinéraires planifiés passe par Joliette et Lachute avant de poursuivre sur la rive Nord de la rivière des Outaouais jusqu'à Ottawa puis vers Kingston afin de rejoindre le chemin de fer du Grand-Tronc.

?

En 1851, le tracé proposé par un regroupement d'hommes d'affaires de la région mené par John Joseph Caldwell Abbott, sous la charte de la compagnie Montreal, Terrebonne, Bytown railway, commence à Montréal puis file vers Saint-Eustache et St. Andrews, ayant comme objectif de rejoindre le tronçon Carillon-Grenville qui est en construction.



Notice

We the undersigned give notice,
that we will petition the provincial legislature at
its next session for the incorporation of a Company
to construct a railroad with the usual privileges
from some point at or near the city of Montreal
orachine across Isle Jean's by St. Therese or St. Eustache
and to be drawn with the privilege of bridging the
different streams recrossing the Ottawa River at some
point between Carillon Grenville. the same with or
without the usual privileges of a toll bridge
then through Hawkesbury in original of Caledonia Springs
to Bytown. thence in the direction of Richmond
or to Kingston with the privilege of constructing
a branch or tram road from St. Eustache
St. Therese or Isle Jean's in a southerly direction
to the distance of 12 miles also from Caledonia
Springs up the valley of the Petite Nation River
through the township of Mountain in the county
of Dundas

Montreal. 4th March
1851.

Pétition pour la construction d'un chemin de fer, 4 mars 1851,
Collection du MRA.

Chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal (1869-1975)

Deux compagnies tentent tant bien que mal de s'établir sur le territoire des Laurentides, le Chemin de fer de la rive Nord qui veut développer un itinéraire Québec-Montréal en passant par Trois-Rivières, puis le Chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal qui propose de construire la voie ferrée entre Montréal et Ottawa, incluant une antenne vers le Nord. Selon la charte de la compagnie, le chemin peut être fabriqué de rails de bois, ce qui est chose commune en ces premiers temps du développement ferroviaire.



Les lisses en bois d'érable longues de 4,5 m sont encastrées dans les traverses et maintenues par des ancrages d'acier. Les traverses sont beaucoup plus épaisses et plus larges qu'aujourd'hui. En réduisant les courbes, les montées et descentes au maximum, on obtient un roulement sans secousses et presque sans bruit. Cependant, le train a de la difficulté à avancer lorsqu'il y a de la pluie ou du gel car l'emprise de la roue de métal glisse sur le bois humide. La longévité du bois cause aussi problème car il a tendance à se torde et à pourrir.

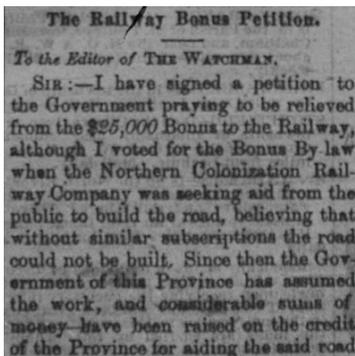


La compagnie manque de liquidité et doit abandonner le projet en 1875. Le Gouvernement du Québec sauve la mise, réunit les deux compagnies ferroviaires du Nord de Montréal sous la même charte pour ne former qu'une seule compagnie dont il garde le contrôle, le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Des pressions politiques et citoyennes

Entre 1872 et 1875, plusieurs propositions se retrouvent sur la table et chacun tente d'attirer le chemin de fer chez lui. La valse des promesses en milliers de dollars commence! Les villages s'organisent afin de collecter les fonds nécessaires à la construction du chemin de fer: Ottawa consent 20 000 \$, Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme et Saint-André votent des octrois de 25 000 \$. Montréal offre une subvention d'un million.

En 1872, P.S. Dunbar, alors conseiller municipal de la paroisse de Saint-Jérusalem, en compagnie de l'inspecteur des terres T.C. Quinn, ont réussi à convaincre le chef ingénieur de la *Montreal Northern Colonization Railway*, Charles Legge, que le chemin le plus court pour rejoindre Ottawa et Montréal passe par Lachute et non par St. Andrews. La paroisse promet de payer 25 000 \$ à la compagnie en retour de l'approbation du tracé nord. Cependant, les finances de la compagnie battent de l'aile, elle doit alors se placer sous administration judiciaire. La compagnie est reprise par le Gouvernement en 1874. De son côté, l'entrepreneur Duncan MacDonald responsable de



Lachute Watchman,
15 février 1878.

construire la voie ferrée, ne peut plus rencontrer ses obligations en raison lui aussi de difficultés financières.

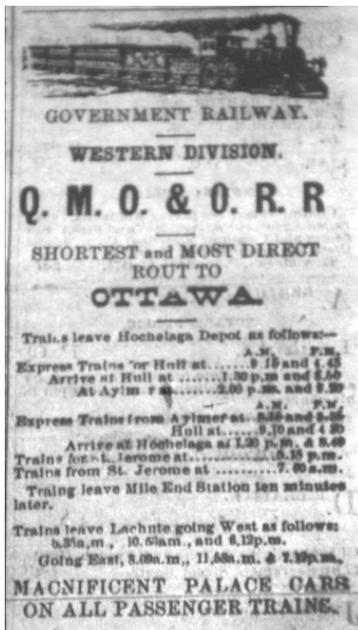
Puisque la compagnie n'a pas rempli ses obligations, et qu'aucun rail n'est installé à Lachute avant 1876, la paroisse de Saint-Jérusalem est exemptée du paiement de 25 000\$. Les représentations et arguments défendus à la législation fédérale par Sir John Joseph Caldwell Abbott, ironiquement de St. Andrews, ont certainement aidé les contribuables du secteur à récupérer leur mise de fonds.

D'autres propositions!

Avant 1882, deux autres compagnies apparaissent dans l'échiquier des chemins de fer dans les Laurentides: le Chemin de fer des Laurentides (1872-1882) et le Chemin de fer de Saint-Eustache (1881-1882). La Compagnie du Chemin de fer des Laurentides naît des intentions de John Henry Pangman et Adolphe Chapleau d'amener la voie ferrée jusqu'à Saint-Lin. Le tronçon qui part de Sainte-Thérèse en direction de Saint-Lin est inauguré en octobre 1877, alors que du côté de la compagnie du Chemin de fer de Saint-Eustache, on veut connecter Sainte-Thérèse à Saint-Eustache et poursuivre jusqu'à Saint-Joseph-du-Lac. Après l'achat des terrains, 300 hommes commencent les travaux sur la ligne en octobre 1881.



Le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (1875-1882)



Lachute Watchman,
2 janvier 1880.

En 1876, la compagnie de Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, communément nommée le QMO&O, est fondée par le Gouvernement du Québec dans le but de sauver le projet de transport ferroviaire au nord de Montréal. Le Gouvernement investit de grandes sommes d'argent et assume le parachèvement des travaux de construction de la voie ferrée au coût de 9 800 738 \$. À la suite de cette prise en charge gouvernementale, et après mûres réflexions, on décide qu'il est important pour la rentabilité de la ligne de transiter par Montréal. La voie ferrée arrive donc de Québec, passe par Terrebonne et Laval, puis se sépare en deux: une voie vers Montréal et l'autre en direction ouest par Mirabel vers Lachute et Ottawa. On construit aussi un embranchement vers le Nord jusqu'à Saint-Jérôme.



À la fin des années 1870, tout le transport ferroviaire sur la rive Nord transite par Sainte-Thérèse. Les voyageurs peuvent se rendre de Saint-Jérôme à Lachute, de Lachute à Sainte-Anne-des-Plaines, de Montréal à Saint-Jérôme toujours en passant par Sainte-Thérèse! Seul deux villages d'importance ne sont toujours pas desservis par le réseau de



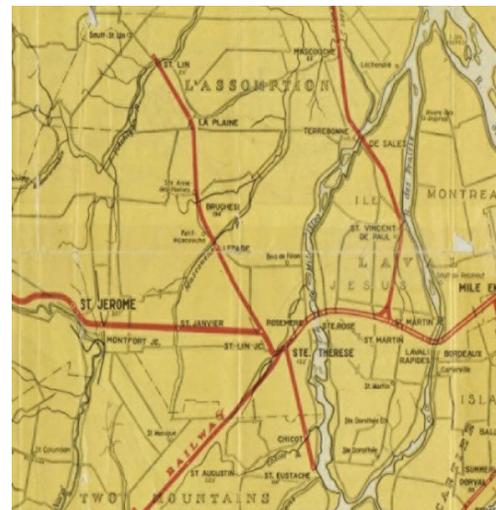
Carte 4 – Q.M.O & O. western division plan, 1876.

chemin de fer : Saint-Eustache et le village du futur premier ministre du Canada Sir John Joseph Caldwell Abbott, St. Andrews. Plusieurs projets ont été présentés mais aucun n'a été réalisé avant 1882 pour Saint-Eustache et 1891 pour St. Andrews.

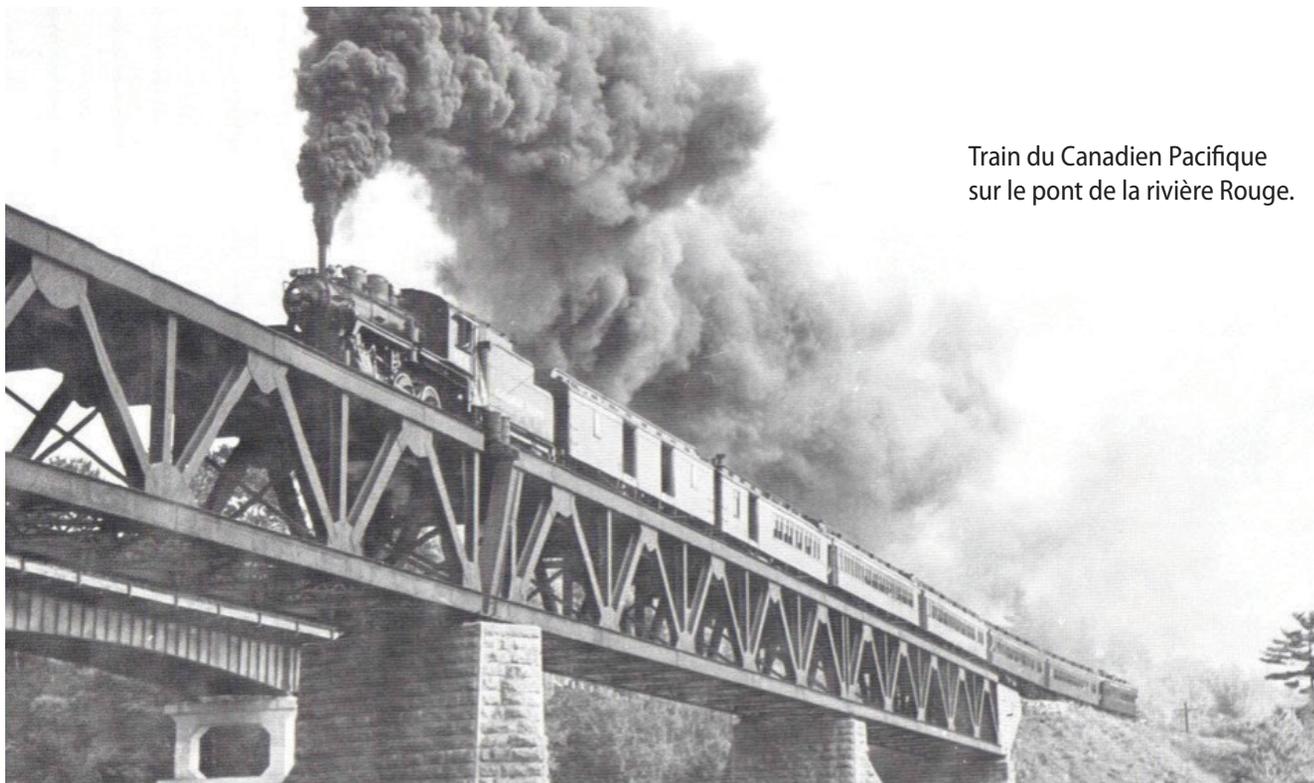
La Compagnie du chemin de fer du Canadien Pacifique (1880-Aujourd'hui)

Le Gouvernement du Québec n'avait pas l'intention de gérer la compagnie de chemin de fer plus longtemps. En janvier 1881, il vend la ligne Montréal-Ottawa du QMO&O en incluant l'embranchement de Saint-Jérôme pour la somme de 4 000 000 \$. La vente est officialisée en 1882, et le Chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) prend le contrôle du transport ferroviaire au nord de Montréal. Dans l'entente de vente, une clause précise que le CP devient aussi propriétaire des tronçons du Chemin de fer des Laurentides et du Chemin de fer de Saint-Eustache. La ligne Sainte-Thérèse-Saint-Eustache est inaugurée en 1882. Deux gares sont en opération sur le tracé, Chicot et Saint-Eustache. Un seul bémol pour le projet initial, le CP ne termine pas la construction de la ligne jusqu'à Saint-Joseph-du-Lac.

Depuis la formation de la Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique par acte du Parlement du Canada en 1881, les adversaires du projet d'un chemin de fer unissant le Canada d'un océan à l'autre se manifestent. Cette vente du QMO&O ne se fait pas sans accroc avec la compétition, principalement avec le Chemin de fer du Grand-Tronc (GTR) qui possède des droits sur une partie de la ligne vers



Carte 5 – Canadien Pacifique 1927.



Train du Canadien Pacifique sur le pont de la rivière Rouge.

Québec et la Côte-Nord. Une bataille de territoire éclate entre le CP et le GTR. Le CP était le bébé du premier ministre John A. MacDonald. Il avait promis de livrer un chemin de fer transcontinental et rien ne lui ferait obstacle. Aussi, il faut se rappeler qu'une des conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique à la Confédération canadienne est la construction du chemin de fer entre Montréal et Vancouver. Finalement, MacDonald impose une solution draconienne qui repose sur un projet de loi offrant une subvention de 1,5 million de dollars au CP pour la construction d'une nouvelle ligne, au cas où le GTR refuse de vendre ses droits. Le tout se règle en 1884, alors que l'ensemble de la ligne du QMO&O fait officiellement partie du CP. La ville de Québec avait son raccordement au chemin de fer transcontinental, et le Gouvernement du Québec a été apaisé avec un engagement financier de 2,4 millions de dollars.

Le rêve du Curé Labelle

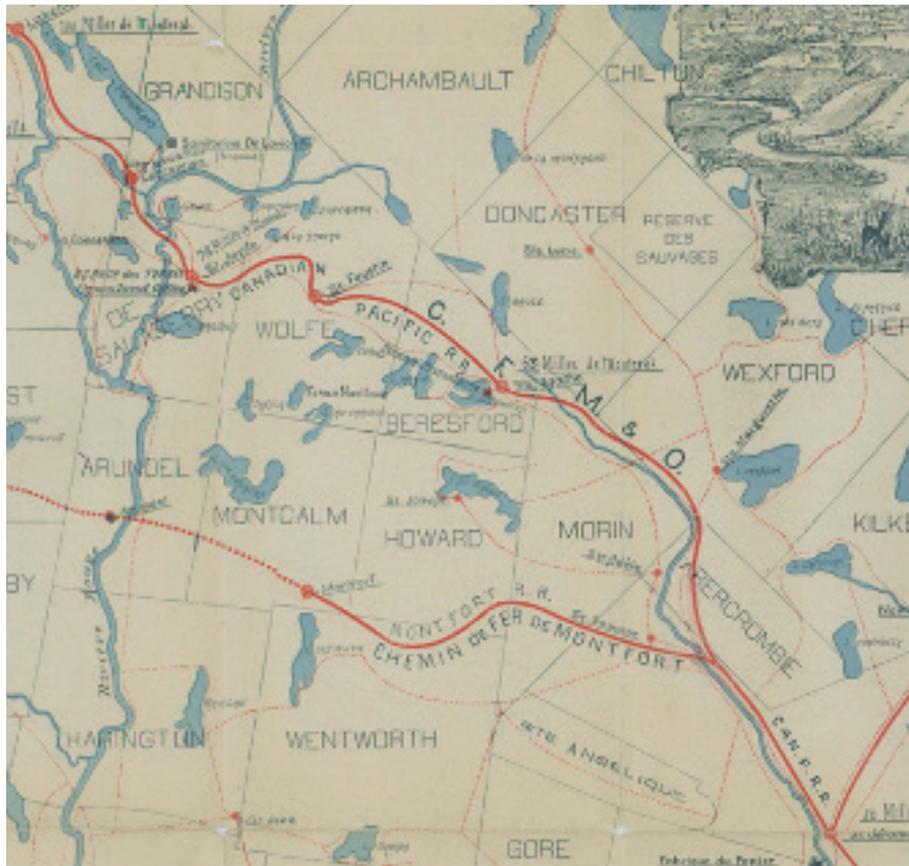
Il ne fait aucun doute pour le curé de Saint-Jérôme, M^{gr} Antoine Labelle, que le succès de la colonisation du Nord passe par le chemin de fer. Évidemment, tout commence avec la construction d'un embranchement reliant Saint-Jérôme à Montréal. Il va tout faire en son pouvoir pour s'assurer d'en convaincre les autorités. Et tous les moyens sont utilisés pour faire la promotion de son projet. Il organise une grande campagne de séduction auprès de la population montréalaise grâce à une corvée de bois de chauffage, un grand défilé de voitures et quelques banquets. Il ne ménage pas les coups de théâtre. En maintes occasions, on l'entend répéter cette phrase comme une litanie: «Les Américains n'ont pas colonisé l'Ouest en charrette mais en chemin de fer!»



Le curé Labelle réussit son pari ! Après les promesses des politiciens et les engagements financiers d'un million de dollars de la ville de Montréal dans le projet, le premier train du QMO&O entre en gare à Saint-Jérôme le 16 septembre 1876. C'est le grand commencement pour le petit train du Nord !

Le chemin de fer Montréal & Occidental (1883-1909)

Pour le curé Labelle, le progrès, le développement industriel et la colonisation vont de pair ; alors il faut continuer la construction de la voie ferrée vers le Nord. Par suite de l'achat par le CP de l'embranchement de Saint-Jérôme, on consent au QMO&O certains droits d'opération sur la ligne du Nord dont celui de construire le chemin de fer jusqu'à Sainte-Agathe. En 1883, la compagnie change de nom et s'appelle désormais le Chemin de fer Montréal et Occidental. Après avoir signé une entente de location et d'exploitation avec le CP en 1890, le train arrive finalement à Sainte-Agathe en 1892, à la Chuteaux-Iroquois (Labelle) en 1893 et on inaugure le tracé jusqu'à Mont-Laurier en 1909. Le petit train du Nord poursuivra son chemin dans les Laurentides jusqu'à la fermeture de la ligne par VIA Rail en 1981. Chose curieuse, le bail de location est signé pour 99 ans, donc il s'est terminé en 2004.



Carte 6 – Carte du chemin de fer du Canadien Pacifique, 1900.

Le chemin de fer de colonisation de Montfort (1890-1903)

La Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort est fondée en 1890. On a pour objectif de relier le canton d'Arundel, en passant par le village de Montfort au chemin de fer du Canadien Pacifique. Les travaux de construction d'une voie ferrée au gabarit étroit (narrow gauge) débutent en 1892. Ce type de voie ferrée permet de négocier des pentes et des courbes plus prononcées. À cette époque, le maximum d'inclinaison que peut gravir une locomotive est de cinq degrés. En 1894, on procède à l'inauguration d'une première section de 16 kilomètres à partir de Saint-Sauveur et le service se rend à Montfort l'année suivante. Des travaux sont par la suite effectués pour convertir la voie afin de se connecter à l'ensemble du réseau. Le train arrive finalement à Arundel en 1898. La compagnie change de propriété deux fois au début du siècle : pour le Chemin de fer du Grand Nord en 1903 et le Canadien Northern Railway en 1906. Finalement, le chemin de fer de Montfort fera partie de la grande fusion nationale menant à la création du Canadien National en 1918.

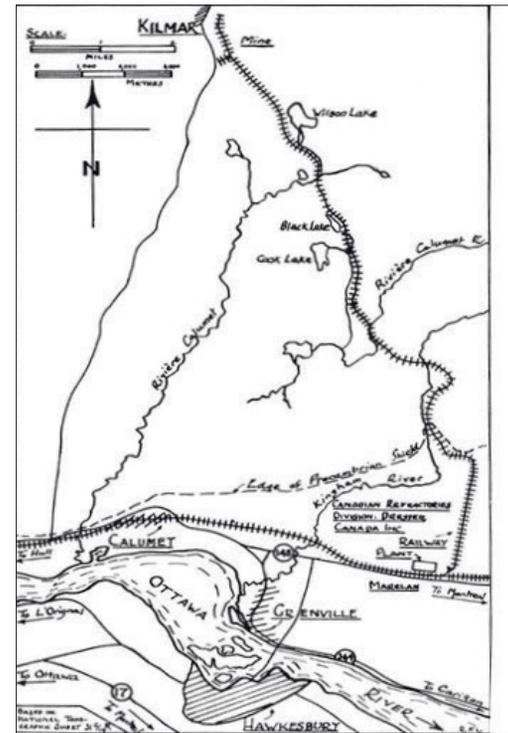


En 1924, on prolonge la voie ferrée jusqu'à Saint-Rémi-d'Amherst à la demande de la compagnie minière qui exploite une mine de silicate d'alumine et de kaolin. La mine a été exploitée entre la fin du 19^e siècle jusqu'aux années 1940. En 1962, le chemin de fer du Montfort est abandonné. Le tracé du chemin de fer qui va de Saint-Jérôme à Saint-Sauveur servira à la construction de l'autoroute des Laurentides (A-15), alors que la section située à l'ouest de Saint-Sauveur servira notamment à l'élargissement de l'actuelle route 364.

Chemin de fer de Marelan à Kilmar (1916-1981)

Le transport du minerai entre la mine et le centre de transformation amène souvent la construction d'un chemin de fer réservé au service de l'industrie. Comme c'est le cas à la mine de Saint-Rémi-d'Amherst, une voie ferrée au gabarit étroit est érigée entre la ligne du Canadien Pacifique à Marelan et la mine de magnésite à Kilmar. Le tracé de 18,66 kilomètres est construit en 1916 par la Scottish Canadian Magnesite Company. En 1931, on procède au changement des rails pour adapter la voie ferrée au gabarit normal. En 1953, une usine de transformation de la magnésite est érigée à Marelan par la Canadian Refractories Limited propriétaire de la mine depuis 1933.

Les toponymes Kilmar et Marelan proviennent du nom de la femme du propriétaire de la compagnie, Margaret Kilgour. Le petit chemin de fer industriel est démantelé en 1981.

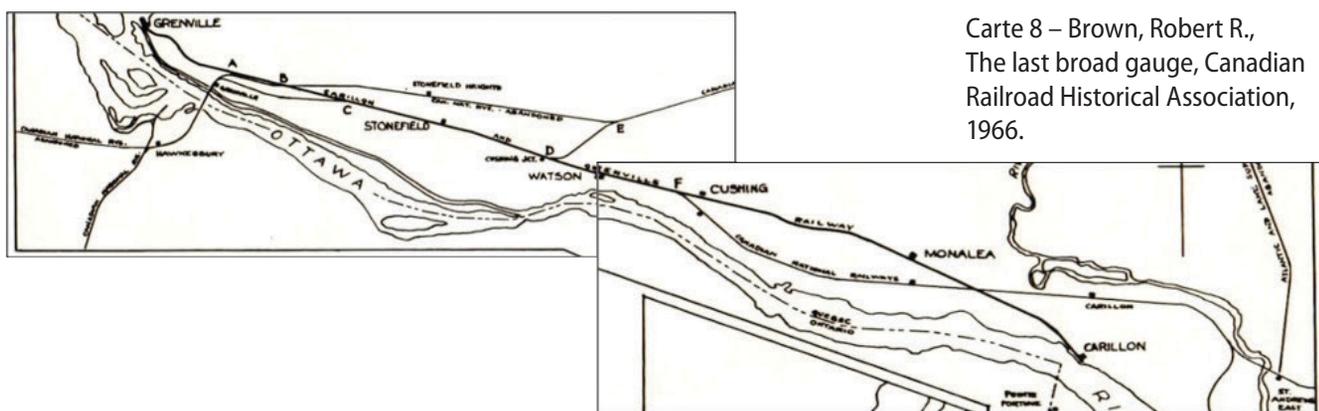


Carte 7 – Chemin de fer Marelan à Kilmar.

Canadian Northern Railway (1900-1923)

Depuis les années 1850, les gens de St. Andrews souhaitent voir le chemin de fer passer par le village seigneurial afin de relier le tronçon Carillon-Grenville à Montréal et Ottawa. Le secteur des commerces et industries stagne et le chemin de fer serait gage de prospérité économique pour le village. Comme on l'a décrit plus haut dans les années 1870, leur plan échoue dramatiquement, malgré les efforts, les négociations des notables et les pressions politiques.

En 1912, la compagnie de chemin de fer Canadian Northern Railway (CNoR) achète le droit de passage sur le tronçon abandonné du vieux train de portage entre Carillon et Grenville et remplace les rails afin de les adapter à l'échelle ferroviaire nord-américaine.



Carte 8 – Brown, Robert R., The last broad gauge, Canadian Railroad Historical Association, 1966.

Le trajet favorisé par le CNoR passe par le tunnel du Mont-Royal, se dirige vers Saint-Eustache et suit son cours jusqu'à Saint-André-d'Argenteuil. Cette voie ferrée permet de rejoindre la ligne du GNoR vers Hawkesbury et de traverser la rivière des Outaouais à Grenville par le pont de train. Les opérations du nouveau chemin de fer

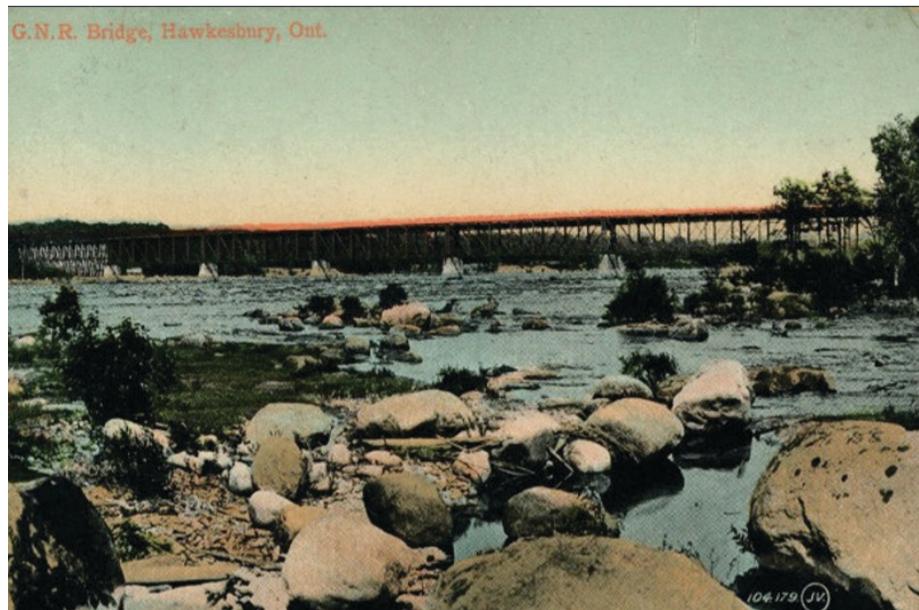


commencent en 1916. Plusieurs modifications sont effectuées dans le but d'éliminer certaines parties du tronçon original et de rendre plus efficace le transit sur la ligne du chemin de fer. Peu à peu, les vieux rails du *Carillon & Grenville* sont enlevés. En 1954, il ne reste du chemin de fer original que le tronçon Cushing à Greece's Point (Sur la carte 8, les point C à F). Les opérations ferroviaires sur la ligne du Canadien National sont interrompues en 1981 pour le secteur ouest et en 1988 pour le village de Saint-André-d'Argenteuil. Les traces laissées par le chemin de fer du CN à Saint-André-d'Argenteuil sont toujours apparentes. Une partie de la structure de métal du pont de train construit en 1916 et traversant la rivière du Nord à l'entrée du village est encore présente dans le paysage.

De plus, la route Verte d'Argenteuil, piste cyclable reliant Saint-André-d'Argenteuil à Grenville, emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée du CN à partir de l'Isle-aux-Chats. Le pont qui traverse le *feeder* est un vestige de cette épopée glorieuse.

Canadien National (1918- Aujourd'hui)

Le plan des dirigeants du CNoR est finalement de relier Montréal à Ottawa en passant par une autre route que celle proposée par la *Great Northern Railway of Canada*.



La ligne du GNoR en partance de Montréal dessert Saint-Jérôme, bifurque vers l'ouest et transite par Lachute. Le chemin de fer est construit entre 1897 et 1900. Après avoir acquis les compagnies de chemin de fer GNoR et le Monfort-Gatineau en 1906, le CNoR est intégré au Canadien National en 1923. Le chemin de fer traverse la rivière des Outaouais à Grenville pour rejoindre le chemin de fer du Grand-Tronc à Hawkesbury. Un pont est construit pour traverser la rivière des Outaouais entre Grenville et Hawkesbury.



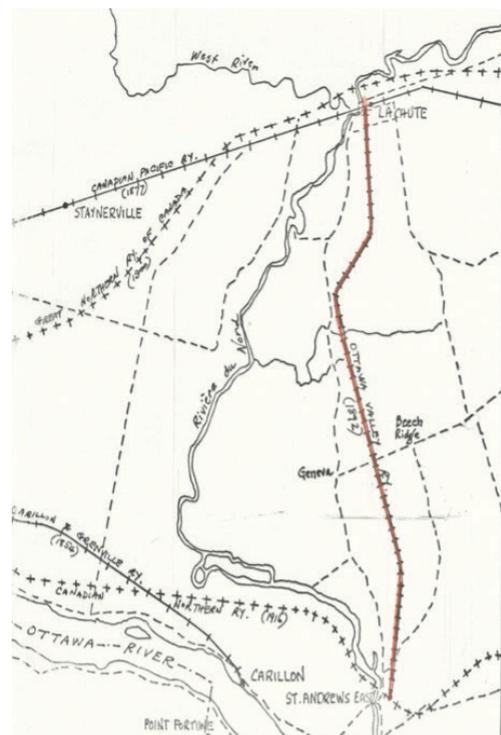
Une gare est construite à Lachute dans le secteur enclavé entre la rue Principale et la rivière du Nord. On nommera ce quartier le «Petit Canada» à la suite du démantèlement de la ligne en 1940. Les vestiges de cette voie ferrée sont toujours présents dans le paysage soit par la présence des poteaux électrique qui longeaient la ligne ou encore par les piliers des ponts de train qui traversaient la rivière du Nord.

Ottawa Valley Railway Company (1892-1907)

Un autre chemin de fer dessert la communauté d'Argenteuil à la fin du 19^e siècle, le *Ottawa Valley Railway*. Incorporé en 1892, la compagnie propose de rejoindre la ligne du Canadien Pacifique à Calumet en construisant un relai entre Saint-André-d'Argenteuil et Carillon. On veut finaliser la ligne existante du *Carillon & Grenville* jusqu'à Calumet. Mais avant tout, il fallait se connecter avec le chemin de fer du Canadien Pacifique à Lachute. Soucieux d'assurer la prospérité des deux communautés, les élus municipaux proposent la construction d'un chemin de fer partant du village seigneurial de Saint-André-Est remontant vers le nord jusqu'à la petite ville industrielle de Lachute. Le Gouvernement du Québec approuve la construction du chemin de fer en 1881 et les travaux de construction de l'antenne reliant Saint-André-d'Argenteuil à Lachute commencent en août 1889.

Le train de la *Ottawa Valley Railway* assure le transport des passagers et des marchandises entre les deux localités en intermittence de 1892 à 1907. Le tracé du nouveau chemin de fer rejoint celui du Canadien Pacifique entre les rues Mary et Barron, près de la rue Lafleur à Lachute. Loin d'être un succès, le train de la *OVR* connaît sa part de difficulté. En raison du dénivelé de près de 40 mètres entre Lachute et Saint-André-d'Argenteuil, le petit train arrivait avec peine à franchir les différentes vallées et petites collines rencontrées sur son passage. On l'affuble du surnom peu enviable de *GOP*, qui signifie *get out and push*, soit le train «vous sortez et vous poussez».

Le chemin de fer est acheté par le consortium *Atlantic & Lake Superior Railway Company* en 1894. À la fin des opérations en 1907, des fermiers n'ayant pas été compensés financièrement pour la terre occupée par le chemin de fer, démantèlent et utilisent les rails pour



réparer leurs granges. Curiosité, les rails de la *Ottawa Valley Railway* soutiennent encore aujourd'hui la structure de certains bâtiments de ferme à Saint-André-d'Argenteuil.

La fin d'une grande époque

Alors que Via rail prend le relais sur les chemins de fer des Laurentides, tous les espoirs sont permis. On continue de rêver à cette grande épopée du train qui sillonne entre les montagnes jusqu'à Mont-Laurier ou encore à celui des plaines qui transportent les étudiants



Le petit train du Nord en 1956.

de Lachute vers les écoles supérieures de Sainte-Thérèse et Montréal. J'ai eu la chance de voyager à plusieurs reprises à cette époque à bord du petit train du Nord les vendredis en soirée et au retour les dimanches entre Saint-Jérôme et Val-Barette. C'est un souvenir impérissable que je raconte souvent à mes enfants, comme si la mémoire du train est véritablement imprégnée dans mes souvenirs.

Je pense souvent à ce jour fatidique du samedi 14 novembre 1981, alors que le dernier train de passagers de Via Rail quitte Lachute à 19 h 32 en direction d'Ottawa pour ne plus jamais y revenir. Henri Larche, chef de la gare de Lachute, a déjà remballé ses effets personnels la veille, après 45 années de service au Canadien Pacifique. C'est avec beaucoup de tristesse et d'incompréhension que les gens des Laurentides ont reçu la décision du ministre des Transports de l'époque, M. Jean-Luc Pépin de fermer le service de train de passagers. Près de 20 % du trafic de Via Rail a définitivement été interrompu à l'automne 1981. Lachute n'a plus jamais revu de train de passagers entrer en gare.

Le 1^{er} juillet 1982, la ligne de Deux-Montagnes vers Montréal est placée sous la responsabilité de la CTCUM et le service de train de passagers continue de plus belle. Pour les communautés de Saint-Jérôme (2006), Blainville (1997) et Sainte-Thérèse (1997), l'arrivée du train de banlieue a permis de poursuivre la grande épopée du chemin de fer dans les Laurentides et de donner raison à mon petit frère qui disait :

« Ben voyons ! Ça ne se peut pas ! Le train sera là pour toujours ! »



C'est avec beaucoup d'émotion que le chef de gare de Lachute, M. Henri Larche, a mis la clé dans la porte, vendredi dernier à 16h, exactement. La station lachutoise n'est plus maintenant qu'un monument à l'histoire pourtant si riche en souvenir de la belle époque des chemins de fer dans la région.
(L'Oeil de L'Argenteuil)

L'Argenteuil, 18 novembre 1981.

Corrigé des énigmes

ÉNIGME 1

Des explorateurs au développement industriel,
une histoire de rivières

- Qui suis-je ? **Samuel de Champlain.**
- Quel nom donne-t-on aujourd'hui à cette Grande rivière ?
La rivière des Outaouais.
- Quel nom donne-t-on aujourd'hui au lac des Soissons ?
Le lac des Deux-Montagnes.
- Qu'elles sont les rivières laurentiennes rencontrées lors de ce voyage ?
Dans l'ordre d'apparition : la rivière du Nord, la rivière du Calumet et la rivière Rouge.

ÉNIGME 2

Entre seigneuries et cantons, la colonisation des Laurentides

- Qui sommes-nous ? **Les seigneurs.**
- Comment appelle-t-on ce système de propriété ?
Le système seigneurial.
- Quelles sont ces formes d'impôt annuel ? **Les cens et rentes.**
- Quel est ce nouveau système d'attribution des terres mis en place dans l'ouest et le nord des Laurentides ?
Le système cantonal ou les cantons.
- Combien de seigneuries ont été concédées sur notre territoire au temps de la Nouvelle-France et quels sont leurs noms ?
Trois seigneuries ont été concédées : Argenteuil, Lac-des-Deux-Montagnes et Mille-Îles. Cette dernière a été séparée en deux : Rivière-du-Chêne et Blainville.

ÉNIGME 3

Le système d'attribution des terres

- Qui sommes-nous ? **Les cantons d'Argenteuil et les cantons du Nord.**
- Comment appelle-t-on ce système de propriété ?
Le franc et commun soccage ou le système cantonal.
- Qui a colonisé ces terres ? **Des Britanniques, des Américains, des Écossais, des Irlandais et des Canadiens-français.**
- Combien de cantons ont été proclamés sur notre territoire à la suite de l'Acte constitutionnel de 1791 ? **18 cantons.**
- Sauriez-vous vous rappeler leurs noms ?
Voir le tableau de la page 26.

ÉNIGME 4

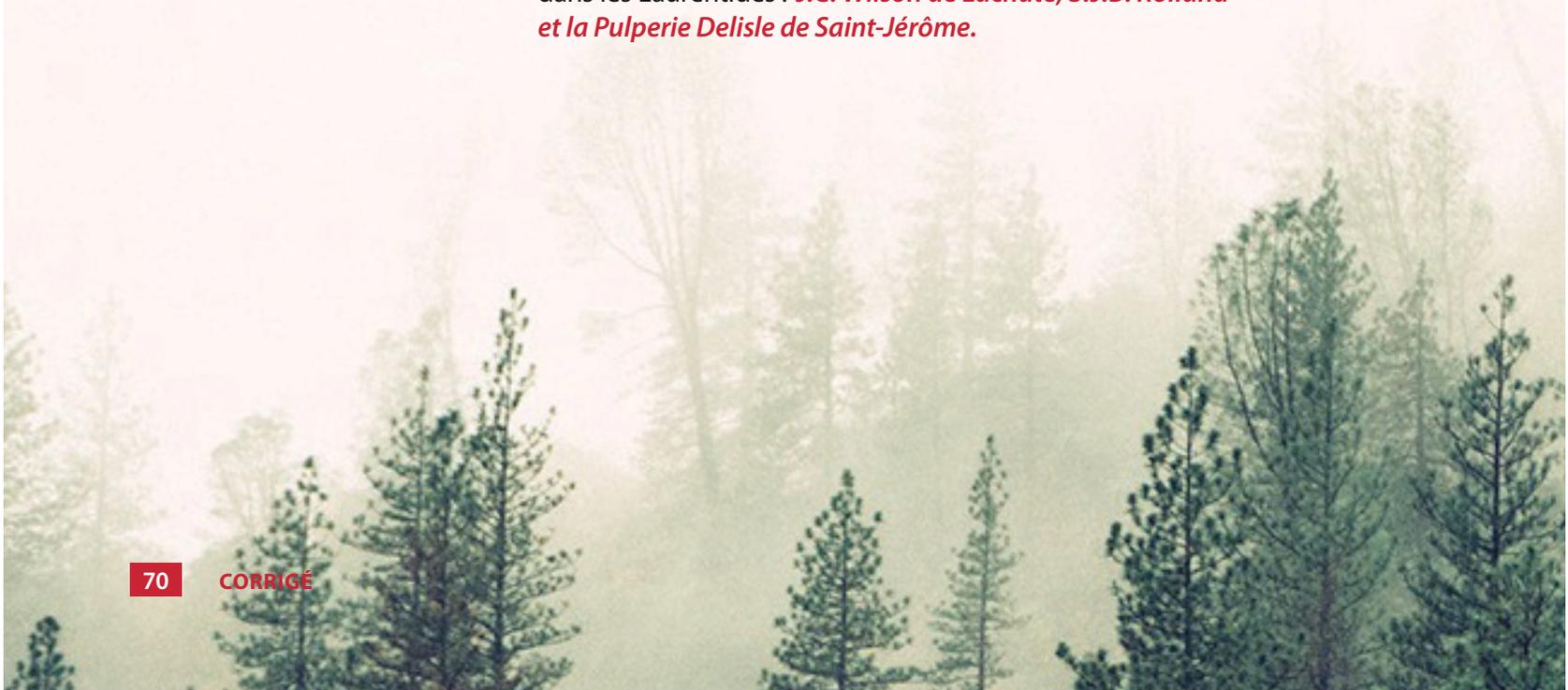
La marche du peuplement dans les Laurentides

- Qui suis-je ? *La colonisation.*
- Quelles langues parlent ces gens qui migrent vers les Laurentides ? *Le français, l'anglais et le gaélique.*
- D'où venaient-ils ? *Des paroisses avoisinantes comme Terrebonne, Laval et Montréal pour les francophones ; des États-Unis, de l'Écosse et de l'Irlande pour les anglophones.*
- À quel moment de notre histoire sont-ils arrivés ici ? *À partir de 1740 pour les francophones. Vers 1785 pour les loyalistes Américains. À partir de 1808 pour les Écossais et les Irlandais.*
- Où se sont-ils installés ? *Les francophones, en partance de la rivière des Mille-Îles jusqu'au Nord ; les anglophones, à l'Ouest par la rivière des Outaouais dans Argenteuil.*
- Je suis le « roi du Nord », qui suis-je ? *Le curé Antoine Labelle (1833-1891).*

ÉNIGME 5

Les cageux et les draveurs

- Qui suis-je ? *Un draveur ou un cageux.*
- Qu'est-ce que la pitoune ? *Une bille de bois qui flotte.*
- Quel est le nom du crochet utilisé pour tourner les billots de bois ? *Un cantouque ou canthook.*
- Qui est le personnage légendaire du temps des cageux ? *Jos Montferrand.*
- Où allait-il ? *Partout d'Ottawa à Québec.*
- Quelle est la longueur d'une cage ? *Jusqu'à un kilomètre de longueur.*
- Nommez les premières compagnies de pâtes et papier établies dans les Laurentides ? *J.C. Wilson de Lachute, S.J.B. Rolland et la Pulperie Delisle de Saint-Jérôme.*



ÉNIGME 6

La naissance des chemins de fer

- Quelle a été la première ligne de chemin de fer sur le territoire des Laurentides ? ***Le chemin de fer Carillon & Grenville en 1854.***
- Combien de chemins de fer ont été construits dans les Laurentides ?
Il y en a eu plusieurs !
 - ***Le Chemin de fer Carillon & Grenville Railway (1847-1910) ;***
 - ***Le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (1875-1882) devenu le Canadien Pacifique ;***
 - ***Le chemin de fer Montréal & Occidental (1883-1909) devenu le petit train du Nord ;***
 - ***Le chemin de fer de colonisation de Montfort (1890-1903) ;***
 - ***Le Chemin de fer de Marelan à Kilmar (1916-1981) ;***
 - ***Le chemin de fer Canadian Northern Railway (1900-1923) devenu le Canadien National ;***
 - ***Le chemin de fer Canadien National (1918- Aujourd’hui) ;***
 - ***Le Chemin de fer Ottawa Valley Railway Company (1892-1907).***
- À quel moment le petit train du Nord a-t-il arrêté son service de passagers ? ***En 1981.***
- Comment s’appelait le chemin de fer qui reliait Saint-Sauveur à Huberdeau ?
Le chemin de fer de colonisation de Montfort (1890-1903).
- Y a-t-il encore des trains qui circulent dans les Laurentides ?
Oui, les trains de banlieue de Deux-Montagnes et Saint-Jérôme, et le train de marchandise de la compagnie Québec-Gatineau.

Bibliographie

Pour des lectures complémentaires veuillez consulter ces ouvrages.

- Giguère, Georges-Émile, *Œuvres de Champlain*, Éditions du jour, 1973.
- Giroux, André, *Histoire du territoire de la ville de Saint-Jérôme, 1752-1877*, Les Éditions GID, 2011.
- Graham, Joseph, *Naming the Laurentians: A history of places names 'up north'*, Main Street, 2005,
- Hackett Fischer, David, *Champlain's dream*, Vintage Canada, 2009.
- Lafrenière, Normand, *Le réseau de canalisation de la rivière des Outaouais*, Parcs Canada, 1984.
- Laurin, Serge, *Histoire des Laurentides*, IQRC, 1989.
- Legget, Robert, *Ottawa waterway: Gateway to a continent*, University of Toronto press, 1975.
- Liebel, Jean, « Les faux portraits de Champlain », *Vie des Arts*, vol. 28, no. 112, 1983, pp. 24-26.
- L'italien, Raymonde, *Denis Vaugeois (sous la direction de) Champlain : la naissance de l'Amérique française*. Québec, Éditions du Septentrion et Nouveau Monde Éditions, 2004.
- Simard, Robert, *L'Encyclopédie Canadienne*, « Rivière Rouge (Québec) », Dernière modification décembre 11, 2015, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/riviere-rouge-quebec>
- Boileau, G. (1997). *La saga des 6 600 arpents*. *Histoire Québec*, 3 (1), 16–18.
- Giroux, André, *Histoire du territoire de la ville de Saint-Jérôme, 1752-1877*, Les Éditions GID, 2011.
- Grenier, Benoît, *Brève histoire du régime seigneurial*, Boréal, 2012.
- Grignon, Claude-Henri, *Les seigneurs des Mille-Isles sous le Régime français*, *La Revue des Deux Montagnes*, vol. 6, 1997, p. 21-29.
- Grignon, Claude-Henri, Eustache-Louis Lambert-Dumont, *La Revue des Deux Montagnes*, vol. 6, 1997, p. 29-42.
- Laberge, Alain, et Benoît Grenier (dir.), *Le régime seigneurial au Québec 150 ans après : bilans et perspectives de recherches à l'occasion de la commémoration du 150^e anniversaire de l'abolition du régime seigneurial*, Québec, CIEQ, 2009, 100 p.
- Piédalue, Gilles, *Le manoir d'Argenteuil à Oka, la fin d'une légende*, *Okami : Journal de la société d'histoire d'Oka*, vol. XXVI, no.4, printemps 2013, p. 4-18.

- Trudel, Marcel, Le régime seigneurial, *Les brochures de la Société historique de Canada*, no.6, 1971.
- Vallières, Marc-Gabriel, Marie-Thérèse Céloron de Blainville, *La Feuille du Chêne*, Octobre 2014, p.8-9.
- Cadioux, Anne-Marie, Le programme de colonisation du curé Labelle, *Les cahiers d'histoire de la rivière du Nord*, vol.1, no.1, mars 1983, pp. 5-15.
- Domon, Gérald et al., *Évolution du territoire Laurentidien : caractérisation et gestion des paysages*, IQ Université de Montréal, Montréal, 2000.
- Drapeau, Stanislas, *Études sur les développements de la colonisation du Bas-Canada depuis dix ans : 1851-1861*, Léger Brousseau, Québec, 1863.
- Frost, Pauline, « Cultural landscapes of the Rouge valley, Quebec », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.13, no 28, 1969, p.77--89.
- Labelle, Mgr Paul, *Mes propos sur le curé Labelle*, Les Éditions SHRN, vol.1, 16 septembre 1983.
- Laurin, Serge, *Histoire de Saint-Jérôme*, Les Éditions GID, 2009.
- Thomas, Cyrus, *History of the counties of Argenteuil, Que., & Prescott, Ont., from the earliest settlement to the present*, John Lovell, Montreal, 1896.
- Vous pouvez consulter ce travail vraiment intéressant accompli par la Société d'histoire de la rivière du Nord en 2017 sur le site du Musée virtuel Canadien sous la rubrique Histoire de chez nous.
<https://www.histoiresdecheznous.ca/v2/antoine-labelle-l-homme-son-oeuvre-the-man-his-legacy/>
- Éliane Labastrou, *Les Cageux, ces voyageurs intrépides du XIX^e siècle*, Histoire Québec, vol. 11, n° 2, 2005, p. 29-31. <http://id.erudit.org/iderudit/11108ac>
- Irwin, Patrick H., *The Hamiltons of Hawkesbury*, 1997.
- Rioux, Billy, *L'héritage du cageux: un métier québécois du 19^e siècle*, 2008.
- Robidoux, Léon, *Les cageux*. Montréal, Édition de l'Aurore, 1974.
- Société patrimoine et histoire de l'île Bizard. *L'ère des cageux, Une épopée du XIX^e siècle*. 2004
- Thomas, Cyrus, *History of the counties of Argenteuil, Que., & Prescott, Ont., from the earliest settlement to the present*, John Lovell, Montreal, 1896.
- Paquette, M. et J.-P. Bourdeau, *Les Laurentides au temps du train du Nord*, Les Éditions GID, 2013.

Ces deux sites web sont de très bonnes références pour compléter les connaissances :

Institut de recherche sur l'histoire des chemins de fer au Québec dirigé par Claude Martel

<https://www.irhcfq.org/index-2.html>

Patrimoine-Laurentides dirigé par Marc-Gabriel Vallières

<http://mgvallieres.com/trains/index.html>

Allard, Michel, *Le territoire de Val-David avant l'établissement des premiers colons (1849)*, mars 2019, 12 pages.

Bouchette, Joseph, *Topographical Description of Lower Canada, London, Faden*, 1815 et 1832.

Cooke, Margaret, *Land Possessed*, les éditions de Lachute--Watchman en 1972.

Langelier, J.C., *Liste des terrains concédés par la couronne dans la province de Québec de 1763. Au 30 décembre 1890*, Langlois, Québec, 1981.

Collectif, La colonisation des Laurentides, dans *La Laurentie, Revue de la Société d'histoire et de généalogie des hautes-Laurentides*, Numéro 14, été 2012.