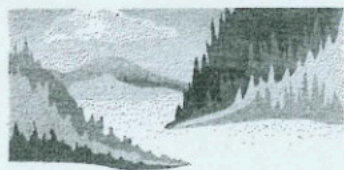


Asticou

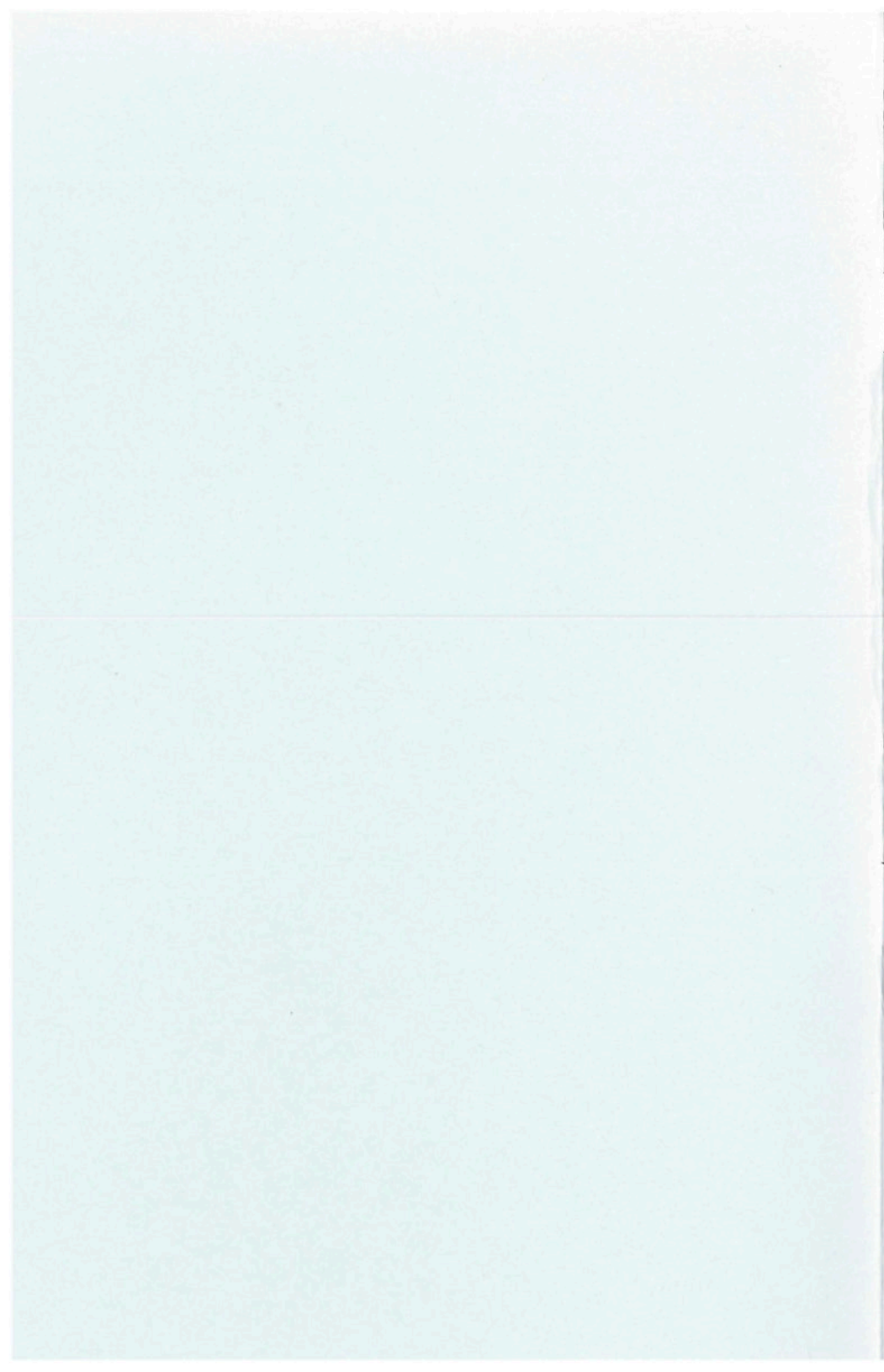
REVUE D'HISTOIRE DE L'OUTAOUAIS



Cahier n° 24

mai 1981

Réédition en 1996



SOMMAIRE

Sommaire	1
Avant-propos	Jean-Paul Moreau... 2
La Compagnie de chemins de fer de Thurso	"Le Papetier"... 3
L'Union Railway Company et ses véhicules hippomobiles: la première voie ferrée dans l'Outaouais	Gilles Séguin... 7
Un curé d'Ottawa à la vie aventureuse: l'abbé Eugène Henri Porcile (1839-1912)	Michel Thériault.. 15
La future Ville de Hull en 1839 à la mort de Philémon Wright	L.-M. Bourgoïn... 23
Notule sur la question religieuse dans la colonie franco-belge de Namur (1871-1881)	Pierre et Lise Trépanier... 28
Chronique de la S.H.O.Q.	M.-T. Marcil-Bourgoïn... 31

AVANT-PROPOS

Certains diront: enfin!, d'autres: qu'arrive-t-il à Asticou? Pour répondre à l'une et l'autre attentes, nous vous présentons ce vingt-quatrième numéro malheureusement en retard, à cause d'une carence de textes à faire paraître. Mais enfin le voici, et cette fois tout enrichi de propos fort diversifiés.

En effet, à travers les périples de la Compagnie de chemins de fer de Thurso et de l'Union Railway Company, nous remontons et descendons l'Outaouais, accostant de-ci, de-là pour aboutir à la paroisse Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa qui nous est présentée à travers le portrait d'Eugène-Henri Porcile.

En face, la ville de Hull et Philémon Wright révèlent leur véritable visage, nous sommes en 1839.

Ce numéro souligne également quelques aspects de la colonie franco-belge de Namur au 19^e siècle. En dernier lieu, la chronique retrace les activités de notre Société jusqu'à la fin de 1980. Croyant en l'intérêt de ce numéro, je remercie encore une fois tous nos collaborateurs et collaboratrices. Dès à présent, je puis sans vendre la mèche vous assurer que le numéro 25, déjà en chantier, sera sinon flamboyant, à tout le moins brûlant d'actualités historiques.

Jean-Paul Moreau
Rédacteur en chef
S.H.O.Q.

LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER THURSO (1)

Un long serpent d'acier ondulant à travers un pays d'arbres, de lacs et de rivières. Et soudain, le reptile se met à vibrer sous le poids de 400 cunifs de bois qui dévalent les pentes et les collines à plus de 35 Km à l'heure. Le profond silence de la nature est entrecoupé de coups de sifflet: chevreuils, perdrix et même moutons doivent fuir les abords de ce curieux ruban métallique sur lequel glisse un engin impitoyable.

Unique moyen de transport de la production du district sud de la division d'exploitation forestière de la Compagnie James MacLaren Limitée, la ligne ferroviaire de la Compagnie de chemins de fer Thurso constitue la plus longue voie ferrée forestière encore en opération à l'est des Montagnes Rocheuses.

Filiale de la Compagnie de pâtes et papiers Thurso, elle-même filiale de la Compagnie James MacLaren Limitée, la Compagnie de chemins de fer Thurso a été incorporée le 24 mars 1925. À l'époque, elle était connue sous le nom de Thurso and Nation Valley Railway, propriété de Singer Manufacturing Co., célèbre pour ses machines à coudre.

L'histoire de cette compagnie ferroviaire est presque une épopée familiale! La construction de la voie ferrée est l'oeuvre de M. Damien Lafleur, grand-père de l'actuel surintendant de la compagnie, M. Gaétan Lafleur, lui-même ayant pris la relève de son père. La famille Lafleur semble avoir un certain goût de l'acier dans les veines; les uns sont férus de chemins de fer, les autres de lames de patins...puisque Damien Lafleur est aussi grand-père de notre "Guy national".

1. Le Petit Train de l'Outaouais: des origines à nos jours.

En 1925, plus de 80 hommes ont participé à la construction du premier tronçon de la voie; un an plus tard, au mois de juillet, les premières grumes, tirées par l'une des trois locomotives à vapeur, franchissaient les 51 km séparant les terrains de coupe de l'usine de sciage de Thurso.

Au cours des deux années qui suivirent, un deuxième tronçon d'environ 20 km était parachevé, cet embranchement, qui conduisait au camp forestier de La Savane, fut abandonné en 1935 et remplacé par un chemin forestier.

Au plus fort de la crise économique, soit de 1932 à 1935, la compagnie de chemin de fer a dû cesser toutes ses activités. Des contemporains de cette époque se remémorent les millions de "p.m.p." accumulés dans la cour à bois de l'usine de Thurso.

Puis la vie économique ayant repris un cours plus normal, en 1940 et 41, la compagnie décidait de poursuivre le prolongement de la voie ferrée jusqu'à son terminus actuel, soit le camp 27, situé à quelques 90 km de Thurso, dans le comté de Labelle. Outre la ligne principale, plusieurs embranchements de courte distance ont été mis en service au cours de ces mêmes années, puis abandonnés par la suite. Seul l'embranchement de la borne terminale demeure, s'allongeant sur une distance de plus de 6 km en direction d'un point d'eau. Toutefois, la ligne de chemin de fer compte de nombreuses voies d'évitement, destinées au chargement des billes de même qu'à l'approvisionnement en gravier, en provenance des différentes carrières dispersées sur le parcours; ce gravier sert à l'empierrement de la voie.

2. Par monts et par vaux.

La voie ferrée de Thurso constitue une percée dans l'un des plus beaux panoramas du Québec: elle file le long des petites agglomérations répondant au nom de St-Sixte, Valençay et Ripon pour atteindre le village Singer, autrefois le grand quartier général des camps forestiers de la compagnie MacLaren. Puis elle repart vers le nord-est, traversant Duhamel et Gagnon, frôlant de ses traverses la rivière et le lac Ernest, pour s'arrêter à quelques 40 km de Mont-Laurier. Le plus haut point d'élévation de la ligne de chemin de fer est à 274.5 mètres d'altitude. Le tracé de la voie ferrée compte 58 aiguillages, 37 traverses publiques et quelques 250 courbes plus ou moins prononcées.

3. Transport du bois.

Le district sud de la division d'exploitation forestière de la compagnie MacLaren a une production annuelle de 70,000 cunits de bois; ainsi, les billes servant à l'approvisionnement de l'usine de pâtes et papier de même qu'aux usines de sciage et de déroulage sont presque entièrement transportées par rail. La Compagnie de chemins de fer Thurso, qui offre de l'emploi à environ 20 personnes, effectue le transport des grumes tout au long de l'année. Pendant la période de moissonnage, soit du mois d'avril au mois de décembre, le transport de la matière première s'effectue la nuit, permettant ainsi aux équipes d'entretien d'accomplir leur travail... au soleil et en toute quiétude. Pendant la saison morte, seul le bois de sciage est acheminé vers l'usine et le va-et-vient a lieu le jour. Chacun des convois est dirigé par deux opérateurs, l'ingénieur et le serre-frein qui prennent charge de la locomotive et d'environ 60 wagons; la vitesse de croisière du train chargé est d'environ 35 km à l'heure et il met en moyenne quatre heures et 30 minutes à parcourir la distance séparant le camp 27 de la cour à bois de Thurso. Le chargement de la matière ligneuse est

assuré par la main d'oeuvre de la division d'exploitation forestière.

La division d'exploitation forestière fournit également les quelques 12,000 traverses requises annuellement afin d'assurer le maintien en bon état de la voie. Pendant près d'un demi-siècle, toutes les traverses du chemin de fer de Thurso ont été fabriquées à la main, équarries à la hache, dans le sens le plus littéral du terme.

Mais la mécanisation a fait que les traverses sont maintenant préparées dans les usines de sciage de la compagnie.

4. Seule voie d'accès.

De 1925 à 1959, le chemin de fer de Thurso était la seule voie d'accès aux différents terrains d'exploitation forestière; main d'oeuvre, équipement et matériel étaient mis à bord du train pour se rendre à destination. Aujourd'hui, des routes forestières ont été aménagées et seule la matière première... prend le train.

5. Équipement.

Les pièces qui composent l'équipement de la Compagnie de chemins de fer Thurso constituent un "arsenal" assez impressionnant lorsque l'on songe au caractère privé de cette entreprise.

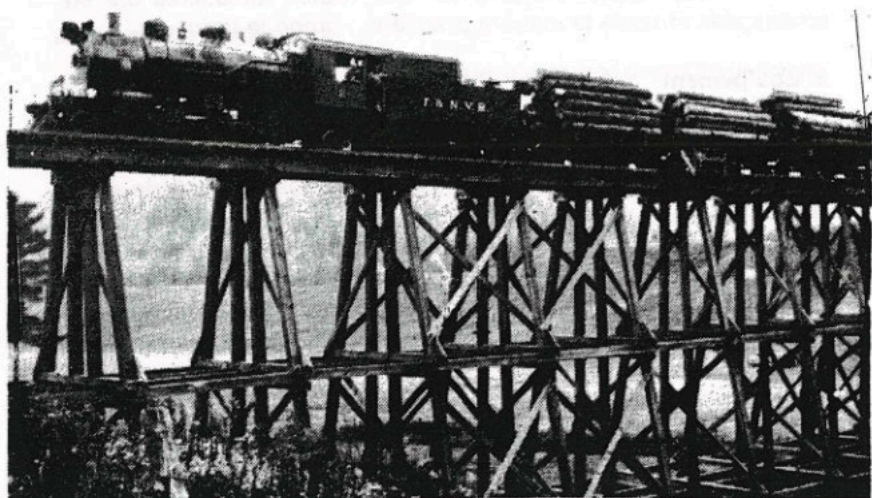
Cinq locomotives diesel à vapeur dont trois de 70 tonnes préposées au transport des billes, une de 50 tonnes assurant le service sur les 8 km de voies de triage de la cour à bois de l'usine de Thurso et une autre de 25 tonnes servant lors du chargement des grumes. Deux wagons plats, six wagons pour le cailloutage et une grue sur wagon plat viennent s'ajouter aux 144 wagons affectés au transport du bois. Pour leur part, les équipes d'entretien disposent de six draisines (les "teufs-teufs" de notre enfance...), d'une niveleuse, d'un marteau pneumatique, d'une paquetteuse, d'une machine pour la pose des traverses, d'une camionnette d'inspection rail-route, en plus de l'indispensable déneigeuse. Un wagon de queue et un wagon citerne complètent, avec le wagon spécial, l'équipement de la Compagnie de chemins de fer Thurso. En ce qui a trait au wagon spécial, plus précisément appelé "voiture particulière No. 27", son origine remonte à 1909; de fait, elle a été mise en chantier par le C.P. à Farnham au Québec et vendue à la Compagnie de Thurso en 1929. La voiture No. 27 fait partie du patrimoine ferroviaire québécois, puisqu'elle demeure la seule voiture de 11 mètres de longueur encore en service aujourd'hui. Bien sûr, certains travaux de restauration y ont été effectués afin de préserver sa coquetterie; par la même occasion, on a supprimé la chambre à coucher, quelque peu inutile dans les fonctions actuelles de la voiture, au profit du salon/salle à manger. Une incursion dans la voiture No. 27 est donc une ballade dans le

passé des chemins de fer d'ici.

Et ainsi, au fil de la voie ferrée de Thurso, les vaches, paisiblement, continuent à regarder le train passer...

Le Papetier, avril 1979

(1) Reproduit avec l'aimable autorisation de l'Association des Compagnies de pâtes et papiers.



Un pont de bois franchissant la rivière St-Sixte, Circa 1939
(Le Papetier, A.C.C.P., 1979)

L'UNION RAILWAY COMPANY ET SES VÉHICULES HIPPOMOBILES: LA PREMIÈRE VOIE FERRÉE DANS L'OUTAOUAIS.



La voie de passage de l'Union Railway telle que retracée par l'auteur.

———— tronçons parcourus par l'auteur

----- parcours approximatif

Partie de la feuille 31 F/8 du Système National de référence cartographique ©1978 Sa Majesté la Reine du Chef du Canada avec la permission d'Énergie, Mines et Ressources Canada: échelle 1: 50,000 (1¼" = 1 mille).

À l'été de 1846, l'Union Forwarding Company lance deux bateaux à vapeur, l'EMERALD, sur le lac Deschênes, et l'OREGON, sur le lac des Chats. Construits de fer, ces bateaux sont spacieux, confortables et incomparables dans la vallée de l'Outaouais.

En vue d'achever la modernisation du réseau de transport entre Bytown et Portage du Fort, les propriétaires de la nouvelle compagnie, Joseph Aumond et John Egan, fondent une filiale, l'Union Railway Company, avec le concours de Ruggles Wright. Celle-ci a pour but d'améliorer le pénible portage entre le lac Deschênes et le lac des Chats.

Pour franchir les pittoresques chutes Des Chats, les voyageurs doivent parcourir une distance de trois milles. On traverse d'abord l'île Victoria à pied, ensuite on s'aventure dans un petit bateau (Bonne) jusqu'à la pointe Lavergne sur l'île Morris, pour prendre encore un sentier jusqu'au quai du bateau à vapeur sur le lac Des Chats. Sans aucun doute, Aumond, Egan et Wright se sont mis d'accord dès 1845 pour bâtir une nouvelle route de portage qui, lorsqu'elle fut terminée, pris tout le monde à l'improviste. Encore aujourd'hui, elle suscite notre admiration.

À une époque où il y avait moins de 16 milles de voies ferrées dans toute l'Amérique du Nord Britannique(1), l'Union Railway Company entreprend la construction d'un chemin de fer à véhicules hippomobiles, d'une longueur de trois milles et demi au coeur d'une région sauvage et quasi inhabitée. Cet article propose de traiter de l'histoire de cet important chemin des pionniers en attirant l'attention du lecteur sur des documents inédits(2).

Les fondateurs de l'Union Railway Company sont des hommes bien connus dans la vallée de l'Outaouais en 1845. Ruggles Wright est le fils de Philémon Wright, le fondateur de Hull. Comme son père, il se livre au commerce du bois équarri. Joseph Aumond habite Bytown depuis 1828 et il s'élève maintenant au rang des plus grands commerçants de bois équarri. Depuis 1838, John Egan se livre lui aussi au commerce du bois équarri à Aylmer. Il est donc naturel que ces hommes se connaissent et partagent le goût de l'aventure et du risque.

Ces hommes perçoivent qu'il est possible de moderniser le réseau de transport entre Bytown et Portage du Fort et d'en tirer profit. L'EMERALD et l'OREGON dépassent de beaucoup le LADY COLBORNE et le GEORGE BUCHANAN. Mais c'est la construction d'un chemin de fer, une technologie toute nouvelle au Canada, qui démontre l'habileté de ces hommes à mettre à profit les innovations de l'époque.

Une lettre de Joseph Aumond datée du 29 mai 1846 nous livre les seuls détails qui subsistent concernant le lancement du projet:

Quebec, 29 May, 1846

R. Wright, Esq.

Dear Sir:

/.../ I have /???/ consulted with Mr. Egan who agrees with me, that everything concerning the Rail Road should be left to you, any place you shall adopt I know will be foreseen /???/ interest. I beg therefore that /sic/ will direct Mr. Eaton to proceed in laying the tract as soon as

possible. You are aware no doubt that it is a great object to have ready if possible for the fall trade otherwise it will be a great /??/?/ us.

Joseph Aumond (3)

Ruggles Wright est donc l'architecte du chemin de fer, m.S.S. Eaton, le contremaître de la glissoire à bois de Wright aux chutes des Chats, est nommé le contremaître du projet et engage un nombre d'ouvriers indéterminé. Aumond affirme son désir de voir le chemin terminé avant l'automne pour faciliter le transbordement de nombreuses marchandises destinées aux chantiers d'hiver.

Mais les commanditaires dressent un plan trop optimiste. Au milieu d'un terrain inégal, ils optent pour l'ouverture d'une voie sans dénivellation. En choisissant le lac Des Chats en inondation comme plan de niveau, les bâtisseurs doivent surmonter une dénivellation de cinquante pieds entre les deux lacs. Cela implique la construction de maints accotements et de tréteaux, sans compter tout le roc qui doit être foré et excavé.

D'où provient l'inspiration pour cette construction? D'après Thomas Keefer, un ingénieur civil contemporain aux commanditaires, "The principle of construction was probably derived from an early edition of the Encyclopedia Britannica, viz., that a railway should be straight and level" (4). Mais d'après le PACKET, du 3 juillet 1847, le chemin est construit selon le plan d'un M. Brosset, un plan avantageux pour le Canada, "as the cheapness of construction, in consequence of the abundance of the material of which it is composed/du bois/, would greatly reduce the difficulties of Railroad promoters".

Malgré que Wright choisit la route qui entraîne le moins d'efforts, les obstacles sont tout de même de taille. Tout le travail se poursuit à la main, avec hache, perceuse et poudre noire. Pour forer le roc, un homme tient une barre de fer d'aplomb, tandis que deux hommes frappent alternativement la tête de la perceuse avec des marteaux d'un poids de six livres. Après chaque coup, la perceuse est tournée un peu, si bien qu'à la fin, un trou est percé. La tâche n'est pas simplifiée par le fait que le granit est d'une espèce particulièrement dur sur la plupart du parcours(5). On remplit les trous percés avec de la poudre noire, car la dynamite est inconnue. À la suite de l'explosion, on enlève le roc brisé pour l'utiliser dans les opérations de terrassement. À défaut de roc ou de sol, on construit beaucoup de tréteaux en bois, car ce dernier abonde. L'utilisation fréquente du bois comme matériau de construction explique pourquoi la priorité de passage est difficilement identifiable aujourd'hui. Mis à part les endroits où le tracé est encaissé dans le roc, on ne retrouve que peu de vestiges, particulièrement dans les marécages.

Il n'est donc guère surprenant que M. Eaton déclare le 10 septembre, 1846, qu'il y a encore 1800 verges de roc à excaver avant d'être en affaires(6). Forcément, les travaux se poursuivent tout l'automne et sans doute une partie de l'hiver.

On annonce dans le PACKET du 14 mai 1847, que l'Union Rail Road est complétée et quelle sera en opération suivant l'ouverture de la navigation. Dès lors, les voyageurs s'embarquent à bord de l'EMERALD, sous le commandement du capitaine Cuming, à Aylmer, à 7h. a.m., pour débarquer au quai du village de Pontiac à 10h. a.m.. Les passagers se dirigent immédiatement vers la salle de réception, montent un escalier de 45 marches (7) et s'assoient dans un des véhicules hippomobiles. Entre-temps, la marchandise est placée dans un monte-charge actionné par des chevaux. Les escaliers et le monte-charge sont indispensables car la voie est ici surélevée de 50 pieds par rapport au lac Deschênes.

À un signal, les véhicules hippomobiles (l'on ignore toujours le nombre exact de ces véhicules) se mettent en marche. Le conducteur, assis à l'avant du wagon, dirige les deux chevaux en tandem sur une passerelle reposant sur des traverses. Le wagon glisse doucement sur des rails en bois dur distancés d'environ trois pieds(8). L'automne est décidément la meilleure saison pour entreprendre ce voyage. Alors que les wagons sont recouverts d'un toit, les côtés sont exposés au grand air, sans aucun moustiquaire. Les chevaux avancent au pas et traversent, alternativement, des remblais et des tranchées de roc au coeur de la forêt. En moins d'une heure, l'on débarque au quai du village de l'Union pour monter dans l'OREGON.

La réaction générale à l'ouverture de l'Union Railway est favorable. Le PACKET du 12 juillet 1847, nous informe:

"The Union Railraod is now in operation, and is a work of vast consequence to the people on the banks of the Ottawa. When it is considered that the enterprise of three individuals, Messrs. Egan, Aumond, and Wright caused this improvement to take place, and that it has cost some thousands, ought we not to wish we had many like them, and venture a hope that as it is a boon to trade, it may be a source of ultimate profit to its proprietors. The land throughout which it passes is very uneven, and the cost of levelling has been a principal item in the outlay. Every means have been employed to render comfort...to the traveller upon this line; and when we take into consideration the absence of an opposition the conduct of the company is indeed praiseworthy".

D'après le CARLETON PLACE HERALD, 1853, "...This is one of the last things you dare to hope for in the heart of a wilderness far away

from either a road or a cow-path---and you must almost doubt whether it is a reality, or like the palace of Aladdin, you are not under the mysterious influence of some kind of genii for your present position"(9).

Le succès de l'Union Rail Road est une inspiration pour certains promoteurs de voies ferrées. Les promoteurs du Bytown and Britannia Railway prédisent une clientèle de 13,000 passagers et 2,155 tonnes de marchandises pour l'Union Rail Road en 1847. Les recettes pourraient s'élever à £ 3,235 17s 6d(10). Les promoteurs du chemin de fer entre Carillon et Grenville s'en inspirent eux aussi. D'après le PACKET du 25 juin, 1847, "The Hon. James Ferrie and Mr. Davidson of the Bank of North America assembled on the Ottawa to inspect the Union Rail Road on Monday last...".

Mais en dépit de tous les émois, la voie de portage tombe sous peu dans l'obscurité, principalement en raison de l'isolation du haut de l'Outaouais. Une lettre datée du 4 août, 1848, nous informe que l'Union Railway est toujours sous la direction de Wright, Egan et Aumond(11). Une autre lettre datée du 1er mars, 1850, nous indique que M. Eaton s'occupe de l'expédition de la marchandise et des passagers, ainsi que de l'entretien des chevaux, pour la somme de £ 180 mensuellement(12). M. Eaton indique aussi: "The Union Road and shed /sic/ to be kept in sufficient repairs by the company, otherwise I shall not be subject to damages". Ce passage révélateur indique un certain délaissement de la voie ferrée seulement quelques années après son ouverture.

À la suite de la faillite de la J.P. McDonald Company en 1856, lors de la tentative de construction d'un canal aux chutes des Chats, l'Union Rail Road Company se résigne à la nécessité d'améliorer le chemin de portage. On substitue des rails de fer aux rails de bois et l'on modifie certaines courbes et dénivellations(13). En 1859, l'Union Forwarding Company. Du nombre des trois fondateurs de l'Union Railway Company, un seul apparaît à la charte de la nouvelle compagnie: Joseph Aumond(14). John Egan est décédé en 1857. Le nom de Ruggles Wrights brille par son absence. On pourrait supposer que l'Union Rail Road fut à ce moment amalgamée à la Union Forwarding and Railway Company. Une lettre de Ruggles Wright au capitaine Cuming datée du 11 mars 1861, est révélatrice à ce sujet:

Hull, 11th March, 1861.

Capt. Y.A. Cuming

Sir:

Presuming you to be agent of the Union Forwarding

Company, permit me to call your attention to the position of the Union Railroad Company and to the necessity of having a definite understanding or agreement relative to the forwarding business of that company for the ensuing years. Rest assured after the extraordinary subterfuges /sic/ accounts /???/ resorted to by those said to represent the proprietors of the forwarding company. I cannot consistently submit to allow my interest in the Union Railroad Company to be wrested from my control or management any longer otherwise than through a specific notarised agreement. You have heretofore had the whole management of the Road previous to /???/ the /???/ rendering such accounts as best suited the interests of the Union Forwarding Company without ever having had the courtesy to ask my consent or advice as to its management. You have also rendered yearly /???/ showing the nett /sic/ profits after deducting expenses and now when I am compelled to resort to a legal tribunal to enforce payment of the /???/ of your respective accounts rendered you deny their correctness and insist upon non payment unless sundry other accounts you have recently made up in all probability for the purpose of balancing and paying the former accounts on nearly /???/ are admitted. Now rest assured that I cannot nor will not allow another years business to be carried on as heretofore and should you prottard /sic/ or delay making a specific agreement until you require the use and occupation of the Railroad to assist in your forwarding business you will be /???/ on having the use of it as the laws of our country are not based upon such unjust principles as to justify or allow one individual however confident he may feel as to his own tact and skill to rob another (when properly defended) with impunity.

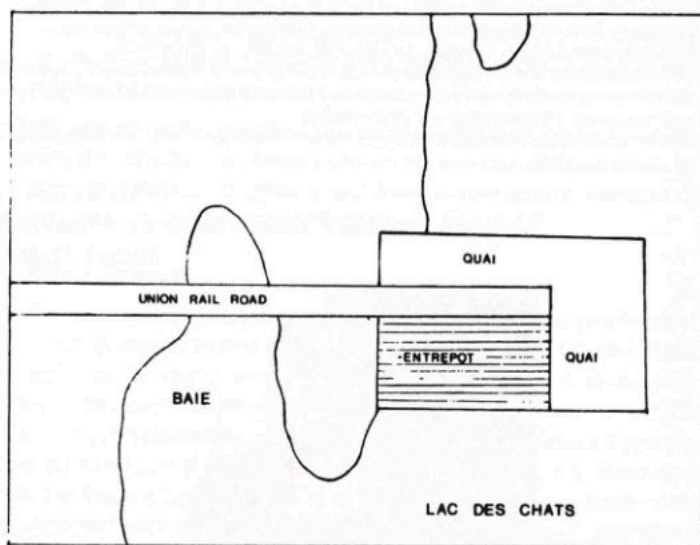
Ruggles Wright. (15)

Que peut-on déduire de cette correspondance de Wright? D'abord, Wright semble être le seul propriétaire de l'Union Railway Company depuis quelques années. Il a refusé d'amalgamer l'Union Railway à la Union Forwarding and Railway Company en 1859, ébranlant les ambitions de la nouvelle compagnie. Mais il ne s'oppose pas à ce que cette dernière gère l'Union Railway, donnant un peu d'étoffe au "railway" qui figure dans "l'Union Forwarding and Railway Company". Le présent conflit a son origine dans l'absence d'une entente précise entre les deux compagnies. Malheureusement, il n'y a pas à ma connaissance de sources après 1861 qui mentionnent l'Union Railway (16). L'historique de l'Union Forwarding and Railway

Company indique bien que celle-ci gère la voie durant toute son existence. Mais il m'est impossible de fournir des preuves afin d'appuyer l'idée que Wright se résigna à vendre l'Union Railway.

Au fil des années le monopole de l'Union Forwarding and Railway Company s'étend à l'ouest sur la rivière des Outaouais. En 1873, la compagnie gère 14 bateaux à vapeur, au service des voyageurs, faisant la navette entre Aylmer et Deux Rivières(17). Il nous est difficile de pouvoir estimer le nombre de voyageurs qui sont montés à bord des hippomobiles pour faire le voyage entre les villages de Pontiac et de l'Union. Qu'il suffise de dire que plusieurs de nos ancêtres sont passés par là, soit par affaires ou par plaisir.

En 1879, l'Union Forwarding and Railway Company abandonne son réseau de transport maritime entre Aylmer et Deux Rivières. Le premier chemin de fer de l'Outaouais, le plus important lien de communication entre le lac Deschênes et le lac des Chats pendant 32 ans, est délaissé pour toujours, cédant la place, ironiquement, à sa progéniture, le train à vapeur.

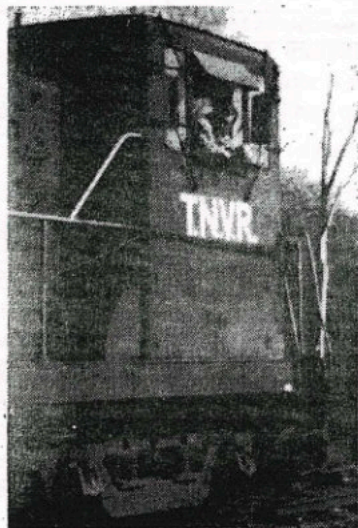


Une copie d'un plan par M. Eaton daté du 7 mai, 1851, du terminus de l'Union Railway sur le lac des Chats, connu sous le nom de l'Union Village ou The Head. Il n'y a pas d'escalier ou de monte-charge à Union Village car le lac des Chats est le plan de niveau pour la voie de portage. Archives publiques Canada, MG 24, D8, p. 12839, échelle inconnue.

Notes

- (1) Legget, Robert, RAILROADS OF CANADA, Vancouver, 1973, p. 230.
- (2) Ces documents sont tous des lettres, Collection Philémon Wright, Archives publiques du Canada, MG 24, D8:
 - J. Aumond à R. Wright, le 29 mai 1846, vol. 29, pp. 12155-56.
 - S. Eaton à R. Wright, le 10 septembre 1846, vol. 134, p. 70234.
 - J. Aumond à R. Wright, le 4 août 1848, vol. 29, pp. 12412-13.
 - S. Eaton à R. Wright, le 1er mars 1850, vol. 36, pp. 016598-99.
 - S. Eaton à R. Wright, le 7 mai 1851, pp. 12839-41.
 - R. Wright à Capitaine Cuming, le 11 mars 1861, pp. 017477-78.
- (3) Archives publiques du Canada, MG 24, D8, vol. 29, pp. 12155-55.
- (4) Keefer, Thomas, MONTREAL AND THE OTTAWA: TWO LECTURES DELIVERED BEFORE THE MECHANICS INSTITUTE, Montréal, 1854, p. 40.
- (5) Cette pierre s'appelle syénite (Syenite); voir Clyde Kennedy, THE UPPER OTTAWA VALLEY, Renfrew County Council, Pembroke, 1970, p. 133-34.
- (6) Archives publiques du Canada, MG 24, D8, vol. 134, p. 70234.
- (7) MacKechnie, Wyman S.. WHAT MEN THEY WERE, Dickson Enterprises, Shawville, Québec, 1975, pp. 75-86.
- (8) Ibid.
- (9) Cité dans Clyde Kennedy, THE UPPER OTTAWA VALLEY, Renfrew County Council, Pembroke, 1970, p. 140.
- (10) Le PACKET, le 5 juin 1847.
- (11) Archives publiques du Canada, MG 24, D8, vol. 29, pp. 12412-13.
- (12) Archives publiques du Canada, MG 24, D8, vol 36, pp. 016598-99.
- (13) MacKechnie, Wyman S.. WHAT MEN THEY WERE, Dickson Enterprises, Shawville, Québec, 1975, p. 105.
- (14) Charte de l'Union Forwarding and Railway Company.
- (15) Archives publiques du Canada, MG 24, D8, vol. 37, pp. 017477-78.
- (16) Mes recherches dans les registres du Board of Railway Commissioners (1851-1867) et dans les registres de correspondance du Provincial Secretary Canada East (1845-1867 en quête d'information ont été stériles.
- (17) Union Forwarding Company's Guide to the Upper Ottawa. 1873. Archives publiques du Canada, 1-3828.

Gilles Séguin.
Chercheur, Musée Maritime Wheelhouse
Ottawa, Ontario.



Locomotive pour train de bois en 1978
(Le Papetier, A.C.C.P., 1979)

UN CURÉ D'OTTAWA À LA VIE AVENTUREUSE: L'ABBÉ EUGÈNE-HENRI PORCILE (1839-1912)

1. Introduction

Eugène-Henri Porcile est né à Paris le 15 mars 1839. Il entra chez les pères Doctrinaires ou Prêtres de la doctrine chrétienne autour de 1856 et y fit profession le 17 mai 1860, à Cavaillon, France (1).

Porcile fit donc partie de l'essai de restauration en France des Doctrinaires, enthousiasmé et passionné par leur idéal d'instruction et d'éducation religieuses des classes laborieuses (2). Désespéré et désillusionné, il écrit à Mgr Joseph-Eugène Guigues, évêque d'Ottawa, le 7 octobre 1870.

Je viens vous demander l'insigne faveur d'être admis dans votre diocèse à quel titre que ce soit. Depuis 15 ans je brûle du désir de me vouer aux missions d'Amérique. Dans ce but, j'entrais à l'âge de 17 ans dans la Congrégation des Doctrinaires, à laquelle j'appartiens. J'ai été en France professeur et directeur du collège. J'ai toujours refusé le sacerdoce, ne l'acceptant que si j'étais envoyé en mission. Les deux restaurateurs de notre oeuvre sont morts. Et je reste, ayant perdu tout espoir dans ma congrégation. J'ai 30 ans et je suis parisien (3).

Le 13 décembre 1870, le définitoire général des Doctrinaires, suite à la demande de Porcile, dispense celui-ci de ses vœux et le remet entre les mains de l'évêque d'Ottawa qui avait entre-temps accepté de la recevoir, celui-ci n'étant par ailleurs que diacre (4).

2. Porcile à Ottawa.

Porcile arrive à Ottawa probablement tard au printemps de 1871. Il est ordonné prêtre par Mgr Guigues à la cathédrale d'Ottawa le 13 août de la même année et est nommé vicaire à la cathédrale tout en s'occupant aussi de la congrégation des hommes de la rue Murray. Tout en demandant à l'évêque de pouvoir quitter son poste de vicaire au profit de son ministère de la rue Murray, il y reste quand même, l'évêque n'agréant pas la demande. Il s'occupe aussi, durant les mois précédant septembre 1872, de mousser l'idée d'une nouvelle paroisse pour le secteur ouest de la ville, avec lui comme curé. De fait, le 15 septembre 1872 la paroisse Notre-Dame de Hull est démembrée et la portion de territoire ainsi détachée forme la nouvelle paroisse Saint-Jean-Baptiste, à Ottawa. Porcile en devient le curé et l'église est bénite le 3 novembre 1872; c'est en fait une grande résidence, transformée en chapelle. Porcile resta curé jusqu'à son départ d'Ottawa autour de Noël 1875. Depuis le cours de l'année 1873 cependant, il s'occupait de plus en plus sérieusement d'un autre

projet et l'abbé Léon Lévesque avait été nommé vicaire pour décharger Porcile de l'administration de la paroisse (5).

En effet, toujours aussi pénétré de l'idéal des Doctrinaires et convaincu de la justesse de leur type d'apostolat en éducation de la jeunesse, Porcile avait décidé de fonder un institut religieux du même type. Le prospectus qui doit dater de peu longtemps après le 12 mai 1875, le dit suffisamment clairement pour que la similitude avec les Doctrinaires soit évidente:

"... une Communauté diocésaine se vouant ... à l'enseignement du Catéchisme, à l'instruction des jeunes garçons dans les Écoles ainsi qu'au service des Églises paroissiales." (6)

L'institut religieux fut approuvé le 4 février 1874 par Mgr Guigues. Une résidence fut acquise chemin Richmond (actuellement rue Wellington, entre les rues Preston et Champagne) par la Corporation épiscopale catholique romaine d'Ottawa (7) et le successeur de Mgr Guigues, Mgr Joseph-Thomas Duhamel, la bénit le 12 mai 1875.

L'institut ne put survivre: la propriété de \$20,000.00 mise à la disposition de Porcile par le diocèse resta impayée, le nombre de postulants resta toujours minime et les dons n'affluèrent pas. Porcile quitta précipitamment Ottawa à la fin de décembre 1875; ce fut la fin (8).

3. Porcile entre Ottawa et les États-Unis: sa situation canonique.

Le 21 décembre 1875, Porcile adresse de la paroisse Notre-Dame de Hull la requête suivante à son évêque:

"N.D. de Hull, 21 déc. 1875.

À Sa Grandeur Monseigneur Duhamel,
Évêque d'Ottawa.

Monseigneur,

Pour les raisons que Votre Grandeur connaît et qu'Elle a déjà admises, je viens aujourd'hui [demander] mon exeat du diocèse d'Ottawa.

Je ne sais pas encore au juste la mission que le bon Dieu voudra bien me confier, mais j'ose espérer que quelque part que je me trouve, je répondrai à ce que Votre Grandeur voudra bien ajouter de favorable à mon égard.

Je suis, Monseigneur, votre très humble et très obéissant serviteur.

E.H. Porcile, prêtre."

(Orthographe restituée par endroits) (9)

Les raisons mentionnées dans le premier paragraphe sont

évidemment le désastre financier de la maison de la rue Richmond et de son institut des Clercs de Saint-Jean. Nous pouvons facilement supposer sans risque d'erreur qu'avec le mélange de discrétion et de fermeté que ses contemporains lui connaissaient, Mgr Duhamel "suggéra fortement" à Porcile d'aller prendre l'air ailleurs et que l'échange de lettres n'était qu'une formalité venant conclure le tout. D'ailleurs, la réponse de Mgr Duhamel, écrite dans le plus pur style officiel qui caractérise ce genre de document, est datée du lendemain 22 décembre; elle n'est pas accompagnée d'une lettre plus personnelle de remerciements ou de bons souhaits. Il nous apparaît donc certain que Porcile quitta Ottawa très peu de temps après:

"Joseph Thomas Duhamel
Miseratione divina et Apostolicae Sedis gratia
Episcopus Ottawiensis

Reverendo Eugenio Henrico Porcile nostrae
dioecesis presbytero
Salutem in Domino

Tenore praesentium, Nos tibi licentiam impertimus e Dioecesi nostra in perpetuum exeundi, et te ab omni vinculo, quo huic Nostrae Dioecesis ligatus sis absolvimus, atque jurisdictionem omnem et auctoritatem quam super te habemus in manus cujuscumque Episcopi cum S. Sede communionem habentis transferimus.

Datum Ottawae in aedibus nostris sub signo nostro sigilloque Dioecesis et Secretarii Nostri subscriptione die vigesima secunda Decembris anno Millesimo octingentesimo septuagesimo quinto.

+ J. Thomas Epus Ottawiensis

De Mandato Illmi et Rmi
Episcopi Ottawiensis

D[eodat]-F. Foley, Pter Secrius.

(Orthographe restituée par endroits) (10)

Qu'en est-il? Porcile demande son "exeat", i.e. son excardination, Duhamel la lui accorde. Porcile demande donc de quitter le diocèse et de se rattacher à un autre diocèse, ce que Duhamel lui accorde en autant que l'Ordinaire du lieu AD QUEM soit en communion avec le Saint-Siège, condition habituelle pour ce genre d'affaire d'ailleurs.

Le hic est que Porcile n'alla pas trouver un évêque prêt à le recevoir mais entra chez les Pères de la Miséricorde, aux États-Unis (voir section suivante). Suivant le droit canonique du temps, semblable d'ailleurs au Code de droit canonique de 1917, une

excarnation ne prenait effet qu'au moment où le clerc était effectivement incardiné dans le diocèse AD QUEM (11). Porcile ne fut pas incardiné dans le diocèse de Brooklyn, territoire de sa résidence après son départ d'Ottawa et avant son entrée en communauté (12).

Il resta donc pour quelque temps, canoniquement rattaché au diocèse d'Ottawa après son départ, ce qui n'aurait certes pas fait l'affaire de Mgr Duhamel, si celui-ci l'avait réalisé (13).

4. Porcile aux États-Unis chez les "Fathers of Mercy".

Dans le courant de 1876, Porcile devint novice chez les "Fathers of Mercy" (14). Les archives de cet institut, pratiquement inexistantes d'ailleurs, ne donnent ni la date du début de son noviciat ni celle de sa profession mais on peut supposer que celle-ci eut lieu probablement dans la première moitié de 1878 (15).

Une autre question se pose ici au plan canonique: non seulement son entrée au noviciat est possiblement illicite parce qu'il était encore incardiné à Ottawa au lieu de l'être à Brooklyn, mais elle l'est sûrement parce que les documents requis n'ont pas été réclamés d'Ottawa par l'institut. En effet, les "Fathers of Mercy" étaient dans l'obligation de demander à l'évêque ordonnant d'un postulant clerc des lettres testimoniales sur ce dernier; et, dans les cas d'un postulant clerc qui avait été profès puis avait quitté son institut avec un indult de sécularisation, cette obligation était très stricte (16). Des lettres testimoniales sont un document par lequel le signataire fait foi de la probité et du caractère du candidat et donne tous les autres renseignements pertinents demandés par le requérant.

Peut-être Porcile ou les religieux ou les deux considèrent-ils comme suffisant l'exeat accordé par Mgr Duhamel? Probablement, mais cette interprétation était canoniquement tout à fait erronée.

Quoi qu'il en soit, Porcile devint curé de la paroisse "Saint Francis de Sales" à Brooklyn le 1er septembre 1878. Il y demeura jusqu'en 1885 (17). Pendant un certain temps du moins, sinon pendant tout ce séjour, il fut aussi supérieur de la maison de son institut établie près de l'église et maître des novices (18).

De 1885 à 1890, Porcile fut recteur du "College of the Sacred Heart" à Vineland, N.J. propriété des "Fathers of Mercy" (19).

En 1890, il revint à la même paroisse, pour y demeurer comme curé jusqu'en 1909 (20).

5. Porcile en Europe

En juillet 1909, le chapitre général des "Fathers of Mercy" se réunit à Rome et Porcile fut élu 7e supérieur général de l'institut. Il quitta ainsi les États-Unis pour vivre à la maison généralice, située à

Ciply, près de Mons, en Belgique (21).

Il ne resta pas longtemps supérieur général, puisqu'il remit sa démission en janvier 1910. Il mourut le 1er janvier 1912 à la maison généralice. Il fut inhumé dans la voûte de l'église paroissiale où il avait été curé, qui avait en 1897 changé de nom pour "Our Lady of Lourdes" (22).

Le 16 novembre 1975, cette dernière église fut détruite par un incendie, probablement criminel (23). À la suite de ce fait, les corps qui étaient inhumés dans cette église, donc y compris celui de Porcile, furent transportés au cimetière "St. John" de Brooklyn pour y être inhumés à nouveau (24).

6. Conclusion

On se souvient du tempérament passionné et engagé de Porcile au moment de son arrivée à Ottawa. Il est difficile d'élaborer plus sur ce thème. Sa vie aux États-Unis fut vécue dans la même veine: enthousiasme pour l'éducation de la jeunesse de sa paroisse (fondation d'écoles, etc.), entreprises financières qui réussirent cette fois (construction de la majestueuse église "Our Lady of Lourdes" au prix de \$300,000.00) (25).

Porcile aurait pu accomplir plus de bien à Ottawa. Nous croyons qu'il a manqué de direction et fut trop souvent et longtemps laissé à lui-même. Dans cette situation, un passionné s'emporte...

Notes

- (1) Lettre du p. Piero Centi, procureur général des Prêtres de la doctrine chrétienne, datée du 2 juin 1977.
- (2) Les Doctrinaires ou Prêtres de la doctrine chrétienne furent fondés en 1592 par le vénérable César de Bus à L'Isle sur la Sorgue, France, sur la base des activités du fondateur commencées à Cavaillon depuis 1582. Ils déménagèrent à Avignon en 1593. Nous passons par-dessus l'histoire de l'institut aux 17^e et 18^e siècles, histoire pleine de vicissitudes et d'aventures canoniques tournant surtout autour des vœux et du statut. Qu'il suffise de dire qu'à la fin du 18^e siècle, les Doctrinaires comptaient 2 branches, italienne et française, réunies sous un seul supérieur général. La Révolution française supprime les Doctrinaires en France dont le dernier membre pré-1789 meurt à Paris, probablement en 1839. En 1810, Napoléon supprime les instituts religieux en Italie; les Doctrinaires se relèvent vite dans ce pays, se réorganisent en 1814 et sont approuvés comme congrégation religieuse en 1834. Grégoire XVI déclare officiellement en 1842 la disparition de la branche française. En 1850, 3 prêtres français dirigés par un délégué italien du supérieur général des Doctrinaires, tentent un essai de reconstitution des Doctrinaires en France, à Cavaillon. Cette tentative n'eut pas de suite; les quelques prêtres français qui étaient encore membres autour de 1880 ne faisaient même plus d'enseignement mais du ministère. Le définitoire général des Doctrinaires supprima l'essai français en novembre 1889 et les membres restants passèrent en Italie. (Cf. lettre mentionnée en note 1; aussi, lettre du même datée du 8 octobre 1977: de plus, Emile KELLER, Les congrégations religieuses en France, Paris, Poussielgue, 1880, p. 692.)
- (3) Cité par Plourde, Antonin, S.-Jean-Baptiste d'Ottawa 1872-1972 [Ottawa, 1972?], p. 5

- (4) Cf. lettre citée plus haut du 2 juin 1977. D'autre part, son départ des Doctrinaires ne fut pas nécessairement complètement volontaire. Ses supérieurs lui suggèrent probablement d'"aller prendre l'air ailleurs", vu qu'il s'était engagé selon ses habitudes (v. plus loin), dans des transactions financières qui laissèrent les Doctrinaires avec beaucoup de dettes (cf. lettre du p. Piero Centi de la fin du mois de septembre 1979, p. 1).
- (5) Cf. Plourde, OP. CIT., p. 5, 7, 11; voir aussi et surtout Alexis de Barbezieux, Histoire de la province ecclésiastique d'Ottawa, Ottawa, Cie d'imprimerie d'Ottawa, 1897, vol. 1, p. 500, 504; vol. 2, p. 27-28. Le dernier acte de Porcile à la cathédrale est un mariage, en date du 15 septembre 1872 (Registre de la paroisse Notre-Dame, Ottawa). D'autre part, le 1er acte signé par l'abbé Lévesque est un baptême, le 22 novembre 1874 (Registre des baptêmes, mariages et sépultures, Paroisse Saint Jean-Baptiste). Le dernier acte de l'abbé Porcile, le 29 mai 1875, est un mariage (même source). L'abbé Porcile a dû aller vivre dans la résidence du chemin Richmond (voir un peu plus loin). Bien que l'abbé Lévesque soit officiellement nommé curé de Cyrville le 20 juillet 1875, il reste un peu plus longtemps à Saint-Jean Baptiste et son dernier acte, un baptême, est daté du 5 septembre (même source). Quant à Porcile, il est officiellement remplacé comme curé le 21 septembre 1875 par l'abbé Léandre Francoeur, lequel signe son premier acte, un baptême, le 27 septembre 1875 (même source). Voir aussi Plourde, OP. CIT., p. 12.
- (6) Congrégation des Clercs de St. Jean, du diocèse d'Ottawa. Prospectus, Ottawa [1875], paragraphe 1.
- (7) IBID., paragraphe 2.
- (8) Deux détails: 1) Porcile conserva sa citoyenneté française pendant son séjour au Canada et ne demanda pas à devenir sujet britannique (Secrétariat d'État, Direction générale de l'enregistrement de la citoyenneté canadienne, lettre du 1er septembre 1878). 2) L'immeuble de la rue Richmond demeura inoccupé de la fin de 1875 à la mi-1879, date où il fut acquis de la Corporation épiscopale catholique romaine d'Ottawa par les Soeurs de Miséricorde.
- (9) Lettre manuscrite, dossier Porcile, Archives de l'archevêché d'Ottawa.
- (10) Ibid.
- (11) "Transitus clericorum ab una dioecesi in aliam ut ibidem [...] clero absciberentur, iam a primis saeculis sine mutuo consensu Episcoporum fieri non potuit" (Franz Xaver Wernz, Ius decretalium, t. 2. Romae, ex Typographia Polyglotta S.C. de Propaganda Fide, 1899, no 155, p. 213-214 [la citation est à la p. 213]. Voir aussi James T. McBride, Incardination and Excardination of Seculars, Washington, Catholic University of America Press, 1941 (Canon Law Studies, no. 145). Les consiles provinciaux de Québec, aux décrets desquels le diocèse d'Ottawa était soumis puisque jusqu'à son élévation au rang d'archevêché et de métropole en 1886 il faisait partie de la province ecclésiastique de Québec, ne touchaient mot de cette question.
- (12) Lettre du père John O'Brien, c.p.m., vicaire général des "Fathers of Mercy", datée du 3 novembre 1917.
- (13) Normalement, l'abbé Porcile aurait dû se trouver un diocèse AVANT son départ d'Ottawa, tout au moins officieusement. Au moment de son incardination dans le diocèse AD QUEM, une notification de ce fait aurait été envoyée à Ottawa, et le cycle aurait été complété. Mais les évêques étaient dans ce domaine plutôt laxistes un peu partout à travers le monde, ce qui provoqua d'ailleurs plus tard un rappel de l'antique procédure et une mise en ordre de celle-ci par le décret "A primis" de la Sacrée Congrégation du Concile, le 20 juillet 1898.
- (14) Sous le nom de Missionnaires de France, ils furent fondés à Paris en 1814 par l'abbé Jean-Baptiste Rauzan et M. Charles de Forbin-Janson, p.s.s., plus tard évêque de Nancy et Toul et primat de Lorraine, sur la base du travail missionnaire accompli à Lyon par Rauzan depuis 1806. À partir de l'approbation qu'ils reçurent du Saint-Siège en 1839, ils commencèrent à utiliser le nom de Pères ou Prêtres de la miséricorde. Depuis longtemps, ils n'ont plus de maisons en Europe et ne sont établis qu'aux États-Unis (de là la forme uniquement anglaise de leur nom); depuis quelques années, ils ont une mission en Equateur.
- (15) Cf. Lettre citée à la note 12.

- (16) Rappelons-nous que Porcile avait été membre des Doctrinaires en France puis était devenu membre du clergé séculier à Ottawa.
- (17) Cf. Lettre de l'abbé Harry M. Culkin, archiviste du diocèse de Brooklyn, datée du 23 juin 1917 et documents y annexés. La paroisse changea de nom pour "Our Lady of Lourdes" en 1897.
- (18) Voir Sadlier's Directory, Almanac and Ordo for the Year of Our Lord 1885, New York, D. & J. Sadlier, 1885, p. 161 (curé) et 163 (supérieur et maître des novices).
- (19) Cf. Documents annexés à la lettre mentionnée à la note 17 (photocopies d'articles non datés du journal BROOKLYN CITIZEN).
- (20) Cf. Lettre mentionnée à la note 17.
- (21) Incidemment, durant son séjour aux États-Unis, Porcile avait conservé sa citoyenneté française et n'était pas devenu citoyen américain (United States, Dept. of Justice, Immigration and Naturalization Service, New York District, lettre du 29 janvier 1909).
- (22) Cf. Lettre mentionnée à la note 17.
- (23) NEW YORK TIMES, 17 novembre 1975, p. 35.
- (24) Cf. Lettre du père John O'Brien, c.p.m., vicaire général des "Fathers of Mercy", datée du 29 novembre 1978.
- (25) Cf. Lettre mentionnée à la note 17.

Michel Thériault
Chef de la division de la bibliographie nationale rétrospective
Bibliothèque nationale du Canada



Eugène-Henri Porcile, curé fondateur de la paroisse Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa et pasteur de 1872 à 1875. (Plourde, A., Saint-Jean-Baptiste d'Ottawa, 1872-1972, Ottawa, 1972, p. 4).

LA FUTURE VILLE DE HULL EN 1839 À LA MORT DE PHILEMON WRIGHT

Philémon Wright, parti de Woburn, Massachusetts, est arrivé dans le canton de Hull au mois de mars 1800. Son équipe se composait de 37 hommes, 5 femmes, 21 enfants, 14 chevaux, 8 boeufs, 5 traîneaux chargés de barils de porc désossé, de haches, de faux, de houes, etc.

Joseph Tassé nous fait de lui le portrait suivant: "Wright était d'une stature assez élevée, il mesurait 6 pieds, son front était profond et méditatif, ses épais sourcils ombrageaient deux yeux noirs, animés, observateurs et pleins de pénétration. L'âge en argentant la couronne de cheveux qui décorait sa tête lui donnait un air vénérable qui imposait le respect. Ses traits respiraient la bonté en même temps que l'énergie".

Philémon Wright est né à Woburn, Massachusetts, États-Unis, en 1760 et il est décédé dans le canton de Hull dans son établissement des Chaudières le 2 juin 1839.

À sa mort qu'en était-il de la future ville de Hull? Certains ont voulu voir en lui le fondateur de la ville de Hull. C'est là une pure erreur historique. Car il n'a jamais voulu fonder de ville à Hull et n'en a rien fait. Le territoire de la ville de Hull était sa propriété exclusive et celle de sa famille.

Alors qu'est-il venu faire ici? Il est venu fonder une entreprise privée, un domaine privé, une ferme familiale, la ferme des chutes Columbia. Comme il ne pouvait prononcer facilement le terme français chaudière, il adopta celui de Concolbia.

Comment l'idée lui vint-il de venir s'établir ici? Le tout débuta à partir de la proclamation du gouvernement du Bas-Canada en 1792, invitant les loyalistes américains à venir s'installer chez nous. Le gouvernement anglais promettait aux nouveaux venus de généreuses concessions de terre et des conditions d'établissement tout aussi avantageuses. Plusieurs personnes des États-Unis profitèrent de cette invitation du gouvernement du Bas-Canada et, sans avoir été loyalistes pendant la révolution américaine, obtinrent d'immenses étendues de terre.

C'est ainsi que Wright vint à Hull. Le 3 janvier 1806 par décret du gouvernement du Bas-Canada, le site de la future cité de Hull et de ses environs devient définitivement la propriété de Wright et de ses associés. Ce document concède 13,700 acres de terre soit 1200 acres à chacun de ses neuf partenaires et le reste, soit le double, à Wright.

Suivant la coutume d'alors, les associés qui n'étaient que des prête-noms, remettaient à leur chef Wright la plus grande partie de

leur terre, une fois l'affaire réglée, afin de le rembourser des dépenses occasionnées pour l'obtention de la concession.

Ainsi Wright devint l'unique propriétaire du territoire de la future ville de Hull. Il a suivi la méthode de l'époque, régime de favoritisme, qui a permis à 15 personnages du temps d'acquérir 620,000 acres de terre du Bas-Canada. Quant à lui, il devint à sa mort le 11ième plus grand propriétaire terrien du Bas-Canada avec au-delà de 37,000 acres de terre dans les cantons de Hull, Onslow, Templeton, Buckingham et Lochaber.

Pendant plus de 50 ans, il n'y aura au pied des chutes Chaudières qu'un établissement familial d'à peine une dizaine de constructions. Ce sera un poste de ravitaillement pour les familles de colons du canton et un centre de ralliement pour les forestiers (bûcherons et cageux). Dans l'Outaouais, on pouvait compter à l'époque près de 5,000 bûcherons et 3,000 cageux.

Wright fut nommé agent des terres pour le canton de Hull en 1819; de plus il fut député du comté d'Ottawa au parlement du Bas-Canada de 1830 à 1834. Pendant ces périodes, il n'a strictement rien fait pour fonder une ville à Hull. La raison en est bien simple: ce territoire était son domaine privé.

En 1839, le territoire de la ville de Hull est en majorité recouvert par la forêt. Pour Pierre Racine, arrivé à Hull en 1846, il y a à peine une demi-douzaine de maisons. Pour Dosithée Simon, arrivé à Hull en 1858, il n'y a qu'une douzaine de maisons. C'est avec raison que A.L. Gourlay, qui fut à même de consulter les papiers de famille de Phylémon Wright, nous écrit ceci: "Except to house workmen and helpers, he was not disposed to trouble himself about building a city."

En 1839, l'on peut dire que la population de Hull ne dépasse guère la centaine. Les constructions appartiennent presque toutes à la famille Wright. La première résidence de Philémon Wright était située sur les bords du lac Leamy. En 1810, il se fait construire une maison pour sa famille ainsi qu'un magasin sur l'emplacement de l'ancien hôtel Standish-Hall. En 1818, il aménagea dans une nouvelle résidence en pierre non loin du ruisseau de la Brasserie sur la route d'Aylmer: aujourd'hui, le 36 boulevard Taché.

Dans le domaine de ses industries, il faut mentionner une distillerie, une tannerie, une forge, une scierie, une meunerie, une salle de rassemblement, un hôtel (le Columbia). L'église St-James fut construite en 1823 avec des dons et des souscriptions. Le gouverneur Dalhousie envoya \$2,000.00 à la condition que sur place, on puisse en recueillir autant. Une école existait également.

C'est l'exploitation forestière qui a attiré ici Philémon Wright et c'est elle qui fera sa fortune. Durant plusieurs années les trains de

bois qui flottaient sur le Saint-Laurent à destination de Québec, provenaient des forêts du Vermont. Du lac Champlain où les radeaux étaient réunis, ils débouchaient dans la rivière Richelieu, puis suivaient le fleuve jusqu'à Québec.

La famille Wright avait déjà une excellente renommée à Woburn, Massachusetts. L'on y faisait de l'agriculture et le travail du bois. L'on jouissait ainsi d'une certaine prospérité. Aussi Philémon Wright arriva aux chutes Chaudières avec un capital de \$30,000.00. Mais au fil des ans tout a grandi. Sa propriété foncière vers 1835 comprend dans le canton d'Onslow 12,925 acres, dans le canton de Hull 9,814½ acres, dans celui de Templeton 6,358 acres, dans celui de Buckingham 1557 acres, dans celui de Lochaber 2,125 acres. Son fils Tibérius possédait à Hull 2,240 acres, son fils Ruggles 1040 acres et tous deux étaient propriétaires conjoints de 919 acres dans le canton de Hull. Ce qui fait un total de 36,978½ acres de terre. L'étendu du canton de Hull était de 82,429 acres. L'on peut facilement constater que la famille Wright possédait plus de 13,000 acres.

Que reste-t-il des constructions qu'aurait connu Philémon Wright? Edgar Boutet nous parle de ce que fut en 1814, l'ancien musée de l'Outaouais sur les bords de la rivière du même nom dans le parc Jacques-Cartier. La Georgian Bay Trading Company a fait construire cette maison pour ses agents en 1814. Il faut aussi noter la maison Brigham - aujourd'hui le restaurant la femme Columbia - qui aurait été construite vers 1837. Thomas Brigham était le gendre de Philémon Wright.

Le site

La ville de Hull lors de sa création en 1875 a été détachée des cantons de Hull et de Templeton. Elle comprend les lots numéros 1 à 7 inclusivement, dans les troisième et quatrième rangs du canton de Hull, une partie des lots numéros 1 à 4, dans le cinquième rang du même canton et toute la partie du canton de Templeton qui se trouve du côté ouest de la rivière Gatineau. La juridiction de la cité s'étend jusqu'au milieu des rivières Outaouais et Gatineau. Il en fut ainsi jusque vers 1950, avant les annexions.

Si Philémon Wright revenait que penserait-il de la situation? Il serait bien surpris de constater que son domaine privé est devenu une ville, lui qui avait tout prévu pour lui-même et ses héritiers. L'établissement des Chaudières devait être le lieu par excellence des Wright. Vraiment il se dirait: où suis-je?

La fin du régime du constitut en 1924 par le gouvernement du Québec a mis le point final à tout ce favoritisme et cette exploitation qui refusaient aux citoyens de Hull le droit d'être propriétaires du sol sur lequel ils bâtissaient leurs maisons mais qui par ailleurs les

forçaient à payer les taxes scolaires et municipales.

Il apparaît étrange que des Hullois francophones s'entêtent à vouloir faire de Philémon Wright le fondateur de Hull, alors que les Wright eux-mêmes n'ont jamais ou à peu près jamais prétendu à un tel titre pour Philémon Wright. Qu'on lise son épitaphe sur son monument du Boulevard Taché au cimetière: "Pionner and settler in the Ottawa Valley". Philémon Wright a été un pionnier, un colonisateur, un homme au destin régional qui s'est donné à Hull un domaine exclusivement privé. Voilà ce qu'il était en 1839 lors de son décès.

La future ville de Hull en 1839 n'était qu'une dizaine de constructions, une centaine d'habitants et un domaine exclusivement privé. Son nom était l'établissement des Chaudières. Mon sujet se limite au territoire de la ville de Hull. Mais si on veut connaître tout le travail de Wright et des ses associés, il faut absolument parcourir leurs vastes concessions de 37,000 acres.

Il arrive que l'on confonde constamment le territoire du canton de Hull et le territoire de la future ville de Hull. Ce qui aboutit à de dangereuses erreurs historiques. Le Canton de Hull, c'est plus de 82,000 acres et celui de la future ville de Hull, c'est plus de 13,000 acres. On se sert de statistiques du canton de Hull pour parler du progrès de la ville de Hull. Dans le livre de Ernest Cinq-Mars sur la ville de Hull, l'on peut lire des statistiques sur le canton de Hull mais aucune sur le territoire de la future ville de Hull à l'époque. Il ne faut pas tout mêler. Un domaine privé n'est pas un domaine public et une entreprise privée n'est pas une entreprise publique. La fondation d'une ville est une entreprise publique. Ce sont des choses que Philémon Wright a très bien comprises. Pourquoi vouloir perpétuer une confusion aussi évidente? Quels sont les intérêts en jeu?

Mais alors qui a fondé la ville de Hull? C'est la paroisse Notre-Dame de Hull, fondée en 1870, qui est à l'origine de la ville de Hull.

Les canadiens-français groupés autour de l'église Notre-Dame et sous la direction du père Louis-Étienne Reboul, o.m.i. sont les véritables artisans de tout ce travail d'organisation. Le principal fondateur de la ville de Hull est le père Louis-Étienne Reboul, o.m.i.. Il a été l'animateur et l'inspirateur de cette entreprise et a contribué à tous les aspects de la vie municipale, scolaire, sociale et religieuse. Aussi à sa mort, était-il connu comme "Le Père de la population". Il faut dire qu'il est tout à fait incompréhensible de constater que les citoyens de Hull négligent pour des motifs mystérieux d'élever un monument à la gloire d'un fondateur de toute première grandeur. Notre génération semble manquer d'intelligence de ce passé qui n'est pas si loin de nous.

BIBLIOGRAPHIE

- Brault, Lucien
HULL 1800-1950, Les éditions de l'Université d'Ottawa, 1950.
- Cinq-Mars, Ernest E.
HULL, SON ORIGINE, SES PROGRÈS, SON AVENIR, Bérubé Frères, Hull, 1908.
- Bonhomme, Mgr Joseph, o.m.i.
LA PAROISSE NOTRE-DAME DE HULL, Hull, 1931.
- Boutet, Edgar
LE BON VIEUX TEMPS À HULL
Tome I, 1971. Tome II 1974,
Éditions de la Société historique de l'Ouest du Québec, Hull.
- Bigsby, John
THE SHOE AND CANOE, Londres, 1850.
- Gourlay, A.M.
HISTORY OF THE OTTAWA VALLEY, Ottawa, 1896.
- Tassé, Joseph
PHILÉMON WRIGHT OU COLONISATION ET COMMERCE DU BOIS, La
Minerve, Montréal, 1871.
- En collaboration
LE NORD DE L'OUTAOUAIS, Le Droit, Ottawa, 1938.
- Jolicoeur, Joseph
HISTOIRE ANECDOTIQUE DE HULL, 2 volumes
Éditions de la Société historique de l'Ouest du Québec, Hull, 1977 et 1979.

Louis-Marie Bourgoin
président
S.H.O.Q.

NOTULE SUR LA QUESTION RELIGIEUSE DANS LA COLONIE FRANCO-BELGE DE NAMUR (1871-1881)

La livraison de décembre 1977 d'ASTICOU renfermait un article sur la colonie franco-belge de Namur. S'agissant de la question religieuse, nous y soutenions que les immigrants, tant belges que français, étaient catholiques à leur arrivée. Par la suite, une minorité de Belges et une majorité de Français se seraient convertis au protestantisme. En cherchant autre chose dans LA MINERVE (c'est ce qu'on appelle, je suppose, l'effet Serendip), nous sommes tombés sur une correspondance intéressante publiée dans le numéro du 4 juin 1877. Cette lettre permet de nuancer considérablement nos propos. En 1876, plusieurs familles françaises de religion protestante sont venues s'établir dans la colonie. Ce fait expliquerait partiellement les conversions au protestantisme survenues l'année suivante parmi les colons déjà installés dans la colonie. Il aiderait en outre à comprendre pourquoi les prosélytes ont été plus nombreux chez les Français que chez les Belges.

Voici donc le texte intégral de cette lettre:

"M. le Rédacteur,

Attirer ici l'élément belge et surtout, avant tous les autres, ces bons cultivateurs belges honnêtes et laborieux, appelés à faire un si grand bien à la cause agricole en ce pays, a été depuis quelques années l'objet d'une sérieuse étude de la part du gouvernement de la province de Québec. Celui-ci, dans le but de voir s'établir ici une colonie belge sur des bases solides et durables, a dépensé d'immenses sommes d'argent pour agences d'immigration en Europe, brochures faisant connaître les avantages qu'offre la province de Québec aux cultivateurs honnêtes et laborieux; ouverture de nouveaux chemins de communication pour mettre ces premiers courageux colons en relation avec le grand centre; en un mot, rien n'a été épargné de sa part, et notre gouvernement local semblait apprécier le système d'immigration de nos voisins les États-Unis, qui savent quel revenu chaque immigrant leur apporte en venant se fixer parmi eux, et que c'est à l'immigration européenne qu'ils doivent la prospérité de leur agriculture, leur industrie et leur commerce. Les bonnes dispositions de la part du gouvernement de Belgique pour l'établissement d'une colonie belge libre en Canada, viennent de plus appuyer les efforts de notre gouvernement local. Tout cela nous fit espérer qu'à

l'exemple des colonies belges établies dans le Wisconsin et qui y sont si prospères, bientôt les Belges posséderaient une colonie dans la province de Québec qui ferait honneur tant au sol [natal (?)] qu'à la patrie adoptive. Notre gouvernement local a bien su comprendre aussi, qu'en matière de colonisation d'un pays nouveau comme celui-ci, c'est le pauvre colon travaillant qui a le courage d'aller tenter chance pour y élever honnêtement sa famille, au milieu des bois, bien souvent éloigné des chemins, qui fait la base; c'est lui qui, le premier, peut établir un pays; à lui l'honneur, à lui l'encouragement.

"Jusqu'ici, la colonie belge de Suffolk, grâce à la sympathie dont elle jouit de la part des amis de cette cause qui intéresse toute la province de Québec, a profité de tous ces avantages et promit un entier succès, et l'expérience nous a démontré qu'une fois ce noyau de colonie belge bien enraciné en la province de Québec et établi sur des bases bien solides, le mouvement d'immigration se dirigerait vers là tout seul et le gouvernement sauverait les dépenses d'agence sur le continent européen, ainsi que les énormes frais encourus jusqu'ici.

"Au moment d'atteindre le but auquel le gouvernement de la Province s'est tant dévoué, un obstacle vient se présenter et qui est appelé à détruire toutes nos bonnes espérances. L'année dernière déjà un assez grand nombre de familles françaises est allé rejoindre la colonie belge. Il est plus que probable qu'elles parlent la même langue; mais ce qui est certain, c'est qu'il y en a un grand nombre qui ne professent pas la même croyance.

"Il est vraiment à regretter que nos agents d'immigration envoient pas dans un autre endroit où ces familles puissent établir leur propre colonie. Sans entrer dans le détail quant à la croyance qu'elles professent, il est certain qu'elles ne sympathiseront pas avec les Belges et dussent-elles, par malheur, être les disciples d'Henri Rochefort(1), ces familles-là ne feront aucun bien à nos bonnes institutions ni à celles des Belges.

"Il est à souhaiter que notre gouvernement local protège cette jeune colonie contre un fléau qui pourrait occasionner sa perte. Sous peu les Belges auront l'avantage d'avoir à Ottawa un consul de Belgique qui se dévouera à leurs intérêts et qui, tout en respectant la liberté des cultes au Canada, avec l'aide des amis d'une cause qui intéresse tant la Province de Québec que celle de

l'immigration belge, parviendra à établir une colonie sous le drapeau qui porte la belle devise de L'UNION FAIT LA FORCE dont la mère patrie peut être fière.

Joseph Smeyers Stassardt

Pointe à Gatineau, 27 mai 1877."

- (1) Henri de Rochefort-Luçay (1831-1913), brillant journaliste, polémiste redoutable, fut, dans les termes de Pierre Mermet, "l'un des grands de la presse de combat dans la seconde moitié du XIXe siècle" (LA GRANDE ENCYCLOPÉDIE, XVII: 10481). Dans sa LANTERNE, il attaqua le Second Empire. En 1871, il approuva la Commune avec, il est vrai, des réserves sur les hommes et les méthodes. Déporté, il s'évada et reprit du service, c'est-à-dire la plume. Socialiste à la manière de 48, adversaire de la République opportuniste, il fut élu député mais démissionna bientôt pour suivre Boulanger. Ses convictions patriotiques expliquent ce choix, inattendu chez un antimilitariste.

Pierre et Lise Trépanier

CHRONIQUE DE LA S.H.O.Q.

Nous avons fait relâche durant l'été. Cependant plusieurs de nos membres se sont préoccupés de choses historiques. Certains sont allés à Midland en Ontario visiter Ste-Marie-des-Hurons à l'occasion du cinquantenaire de canonisation des Saints-Martyrs Canadiens. Il est bon de rappeler que nous avons à Hull un monument élevé à la mémoire du père Jean de Brébeuf qui fut l'un d'eux.

Avec la venue de septembre, nous reprenons nos activités. C'est le temps des élections. Le nouveau conseil d'administration se compose comme suit: président: Louis-Marie Bourgoin, vice-président: Guillaume Dunn, trésorier: Gertrude Laflèche, secrétaire: Marie-Thérèse Marcil-Bourgoin, administrateurs: Georgette Mantha, Noëlla Dufresne, Jean-Paul Moreau, Henri Bélanger, Monique Larouche-Depratto.

À cette occasion, Louis-Marie Bourgoin a donné une conférence intitulée: **La future ville de Hull à la mort de Philémon Wright en 1839**. Il s'agissait pour le conférencier de bien démontrer que Philémon Wright s'est constitué un domaine exclusivement privé avec le futur territoire de la ville de Hull et qu'il n'a voulu d'aucune manière fonder une ville à Hull.

Tous les membres présents se sont étonnés du régime du Constitut pour la ville de Hull ainsi que du système de barrières à péage, érigées à l'intérieur de la ville de Hull.

La soirée se termina par un goûter offert par notre société historique.

Avec la venue du mois de novembre, nous avons lancé au cours d'une grande réception un livre de l'un de nos membres les plus éminents, monsieur Jacques Gouin, historien bien connu. Le sujet de ce livre est **William-Henry Scott et sa descendance ou Le destin romanesque et tragique d'une famille de rebelles**. Notre société historique est l'éditeur de ce livre.

Monsieur Jacques Gouin était parmi nous. Il nous a donné une causerie très intéressante sur le sujet de son volume. En résumant pour nous tout son travail, nous avons pu admirer la personnalité de William-Henry Scott, personnage haut en couleurs, ainsi que sa descendance.

Les nombreuses personnes présentes, membres de notre société, amis de l'histoire et amis personnels de monsieur Gouin, se sont plu énormément durant cette soirée. Les nombreuses questions qui ont suivi la conférence, nous démontrent le grand intérêt de chacun pour cette tranche de notre histoire régionale.

La soirée se termina par un vin et fromage, offert à chacun par

notre société.

L'Université du Québec à Hull nous a prêté des locaux particuliers pour rendre possible ces 2 événements culturels. Nous remercions très sincèrement les autorités de cette institution.

Marie-Thérèse Marcil-Bourgoin
Secrétaire
S.H.O.Q.

