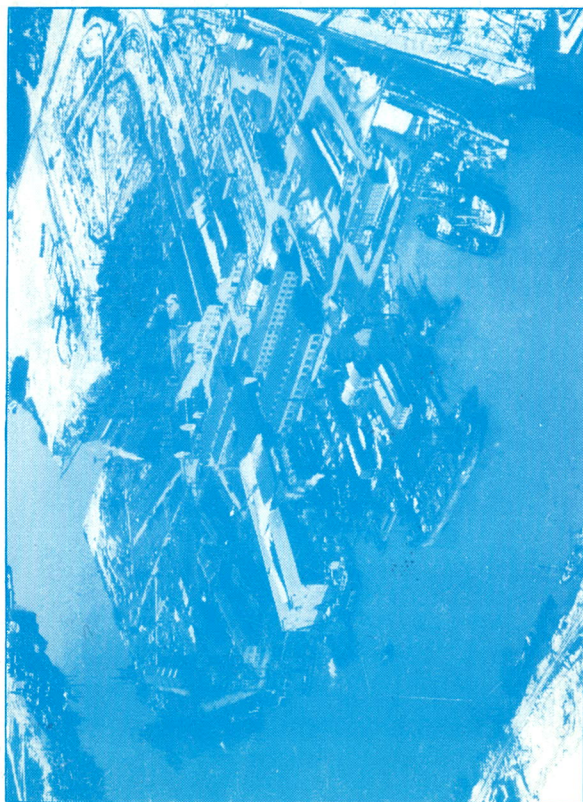


Le Carignan

Volume 1, numéro 2, - Septembre 1987

4\$

Revue de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel



Vue aérienne des chantiers, 15 avril 1944. (fonds Sorel Industries, SHPS).

*Société Historique
Pierre-de-Saurel inc.*
6A, St-Pierre, Sorel-Tracy Qué.
J3P 3S2

Le Carignan

Le Carignan est une production de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel et de Gilles Frappier, éditeur.

Comité de rédaction:

Linda Dufault, Michel Péloquin, Jean-Claude St-Arneault.

Photos et reproductions:

Michel Gouin Photo enr.

Éditeur:

Gilles Frappier, 51c, rue George, Sorel, J3P 1B9 (514) 743-2535.

Photocomposition et graphisme:

Photoligraf, Sorel.

Impression:

Imprimerie Emond, Sorel.

ISBN 2-89181-010-4

Dépôt légal:

Bibliothèque Nationale du Québec
3^e trimestre 1987

Tous droits de reproduction, d'édition, d'impression, de traduction, d'adaptation et de représentation, en totalité ou en partie, réservés en exclusivité pour tous les pays. La reproduction d'un extrait quelconque de cet ouvrage, par quelques procédés que ce soit, tant électronique que mécanique, en particulier par photocopie ou par microfilm, est interdite sans l'autorisation écrite des éditions Gilles Frappier.

Histoire de Marine Industrie limitée	4
L'Écho de la Marine Industries	20
Regards généalogiques Les Badaillac Laplante au Canada	27
Les archives de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel Le fonds Gustave Gouin	31
Les deux frères Nelson	34
À propos d'histoire	41

Le Carignan

Revue de la Société d'histoire
Pierre - de - Saurel

Volume 1, Numéro 2, septembre 1987



Un déploiement impressionnant de navires et de canons de guerre. (fonds Sorel Industries, SHPS).

Histoire de Marine Industrie limitée

par Olivier Gravel

Maire de Saint-Joseph-de-Sorel, l'auteur a publié en 1980 un album -souvenir de cette municipalité à l'occasion de son centenaire célébré en 1975.

La région de Sorel a toujours été reconnue à travers le Canada et à travers le monde par ses chantiers maritimes. Les premiers chantiers navals furent établis sur la rive droite de la Richelieu, soit sur le territoire actuel de la Cité de Sorel. Au cours du XIXe siècle, les chantiers les plus importants étaient situés sur la pointe de la Richelieu à Saint-Joseph-de-Sorel. Il s'agit des chantiers Mc Carthy et des chantiers du Gouvernement où plus de 500 navires y furent construits.

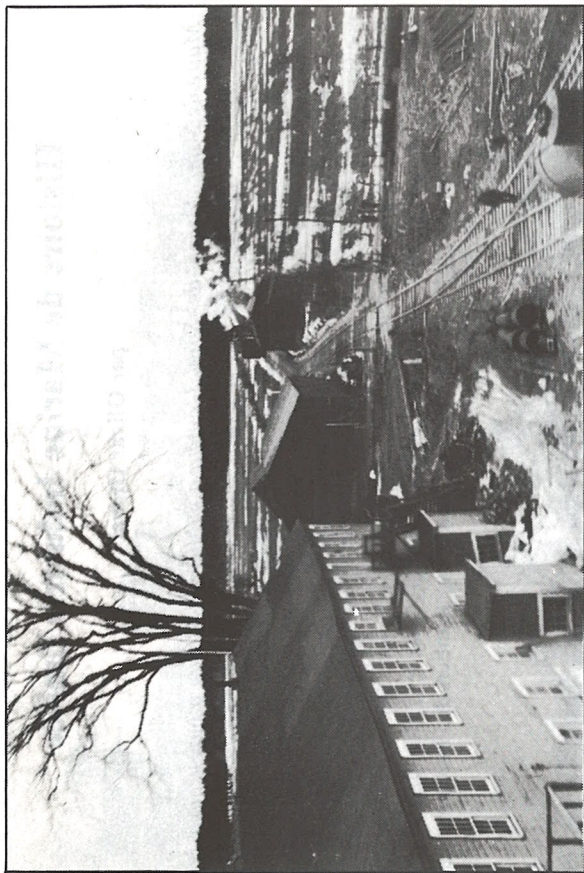
LES CHANTIERS MANSEAU

On ne peut raconter l'histoire de Marine Industrie limitée sans mentionner les chantiers qui l'ont mis au monde, les chantiers Manseau. C'est en 1898 que MM. Robidoux et Manseau ouvrent un chantier pour la construction de navires. Il était situé sur la rive gauche de la Richelieu dans la municipalité de la paroisse de Saint-Joseph-de-Sorel, aujourd'hui Ville de Tracy. Il occupait une partie du territoire actuel de M.I.L. Au début du XXe siècle, les Chantiers Manseau n'employaient qu'une vingtaine de personnes et doivent subir la concurrence des chantiers du Gouvernement. On ne s'intéresse qu'à la construction et la réparation des navires de bois. Les chantiers commencent à prendre de l'expansion en 1917 quand trois hommes d'affaires de Sorel, MM. Joseph-A. Simard, Alcime Baeaudet, et J.-B.-T. Lafrenière, l'achètent pour 15,000\$. Petit à petit on obtient d'importants contrats de dragage sur le Saint-Laurent et c'est le signal de son expansion. On acquiert une compagnie de dragage de la côte du Pacifique en 1928 et les Ateliers Mécaniques de Sorel vers 1929. À la mort de M. Baeaudet, au début des années trente, Édouard et Ludger Simard se joignent à leur frère Joseph et c'est le début du règne des Simard pour ne pas dire de l'empire des Simard.

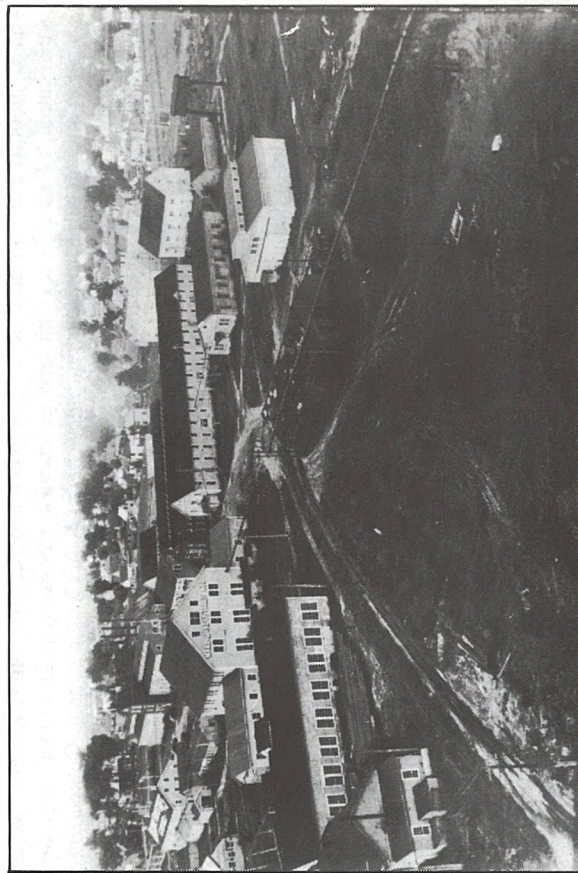
NAISSANCE DE M.I.L.

Après de longues négociations, les frères Simard réussissent à convaincre le Gouvernement Fédéral qui lui vend ses chantiers et confie à l'entreprise privée le dragage et l'entretien du fleuve... Par l'acquisition du chantier numéro deux et des nombreuses dragues du gouvernement canadien en 1937, La "Consolidated Marine Companies Limited" née de la fusion en 1939 de "The General Dredging Contractors Ltd", "Les Chantiers Manseau ltée", "Les Ateliers Mécaniques de Sorel ltée" et "Les Fonderies d'acier de Sorel", amène la création de "Marine Industries Limited".

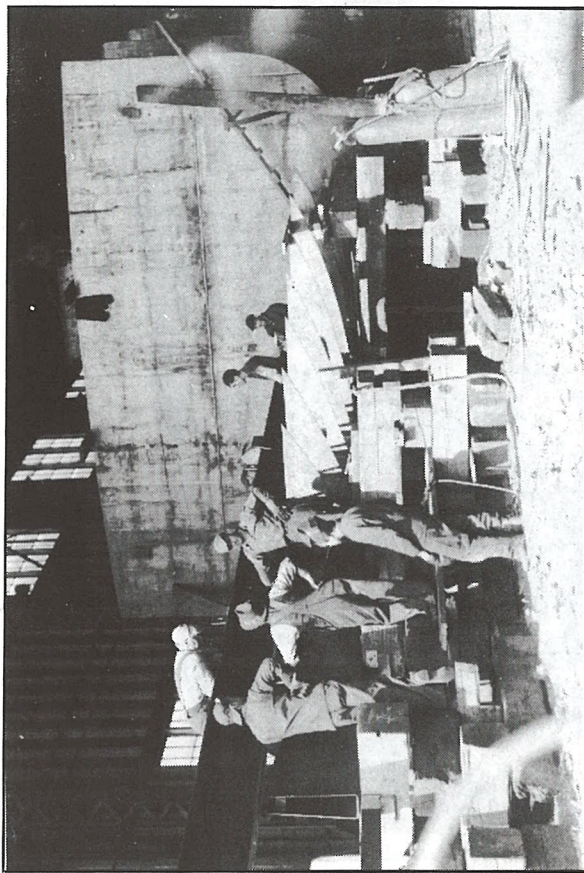
LE CARIGNAN, volume 1, numéro 2 - septembre 1987



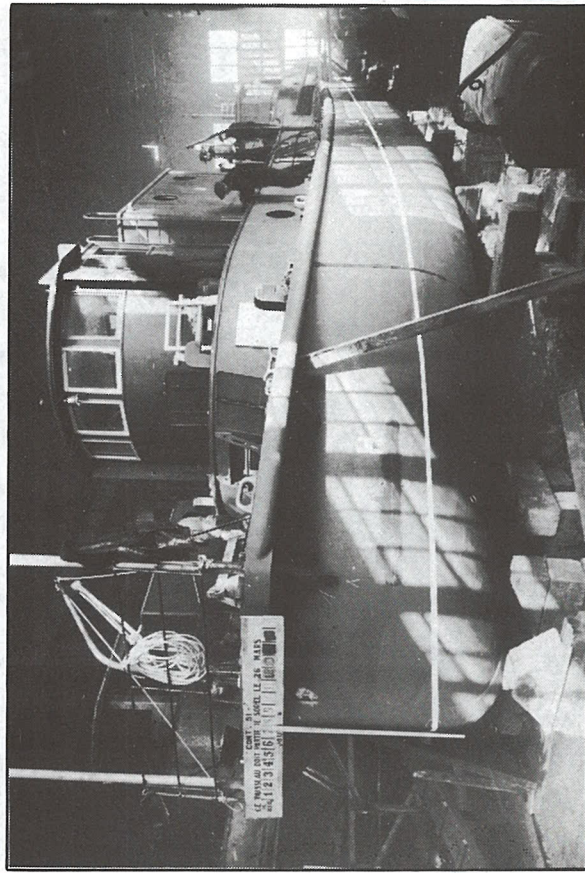
Les chantiers Manseaux, 13 avril 1937. (fonds Sorel Industries, SHPS).



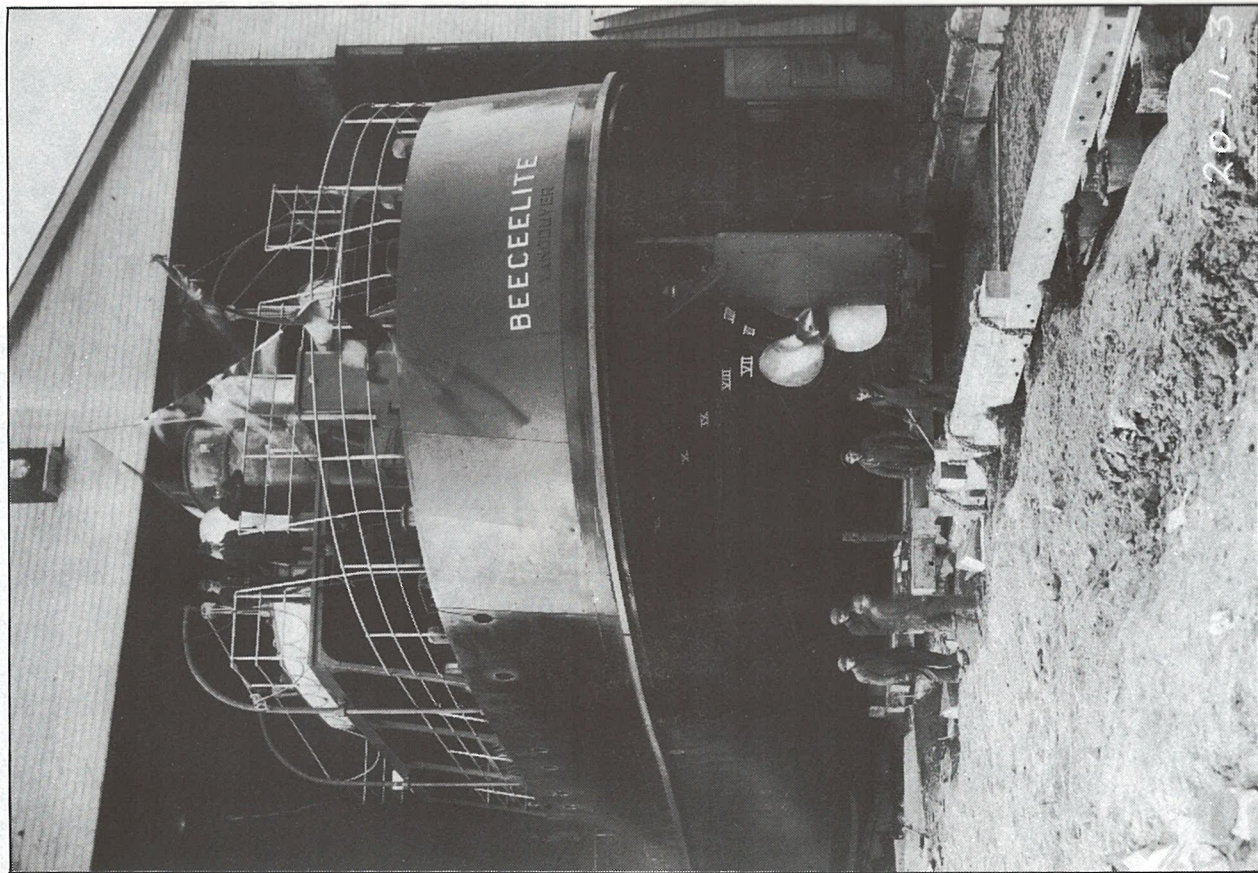
Les premiers bureaux en 1937 de Marine Industrie après l'acquisition des chantiers du gouvernement. Ces édifices furent situés là où se trouve maintenant Belloit, autrefois Sorel Industries. (fonds de Sorel Industries, SHPS).



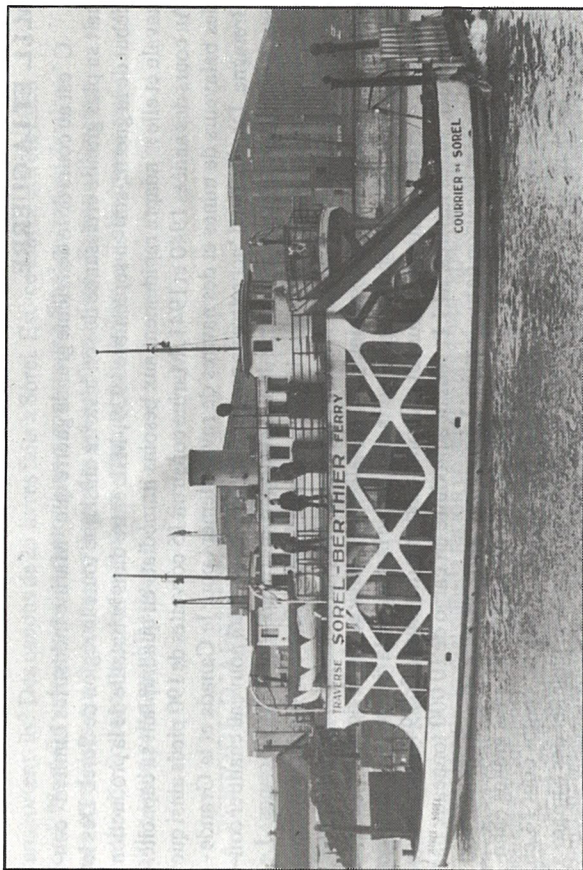
Au travail! La construction du "Bulkhead" est commencée, 15 juillet 1937. (fonds Sorel Industries SHPS).



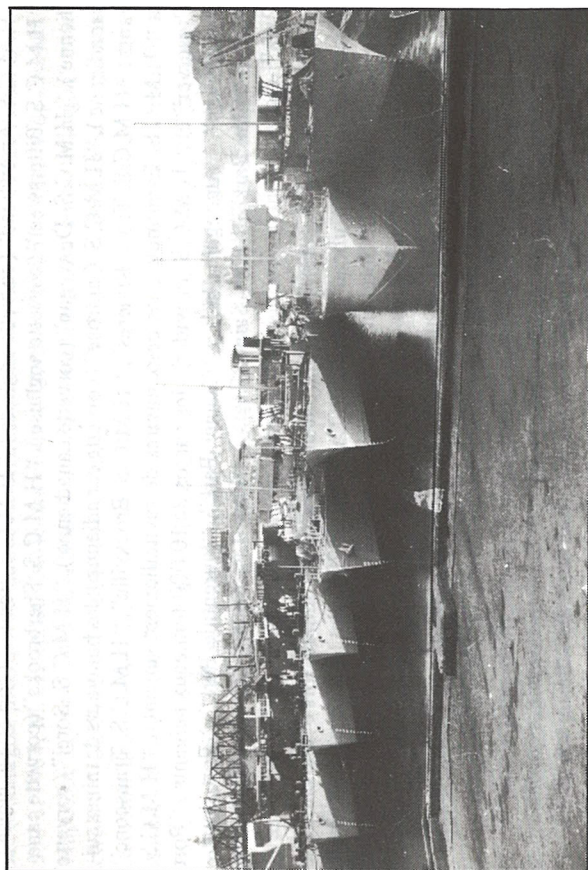
"Ce vaisseau doit partir de Sorel le 26 mars. Il reste 6 jours" (fonds Sorel Industries, SHPS). Photo prise en 1937.



Le "Beeceelite", 20 novembre 1937. (fonds Sorel Industries, SHPS).



(fonds Sorel Industries, SHPS).



Corvettes et dragueurs de mines lors d'une période d'essai. (fonds Sorel Industries, SHPS).

M.I.L. ET LA GUERRE

C'est au cours de la deuxième grande guerre que "Marine Industries Limited" connaît sa plus grande croissance de son histoire ainsi que toute la région de Sorel. Dès le début de la guerre, soit en septembre 1939, M.I.L. entre dans la bataille de la production navale et elle s'adapte rapidement aux besoins immédiats en quadruplant sa capacité. Au cours des années 1940 et 1941, Marine construit 15 corvettes de 190 pieds ainsi que des balayeurs de mines et des navires de ravitaillement pour le Canada et la Grande-Bretagne. Dans le but d'accroître sa production, M.I.L. érige un nouveau chantier continu à l'existant afin de permettre la construction de cargos de 10 000 tonnes. Le premier cargo est lancé le 16 juillet 1942. La nouvelle plate-forme de lancement a une capacité de 5 000 tonnes. M.I.L. a dû innover en utilisant une méthode unique au monde qui, grâce à un mécanisme spécial, peut transférer les navires du lit de montage à la rampe de lancement. Elle fut inspirée par la trop faible largeur de la rivière. Aux dires de plusieurs, c'était le système le plus sûr et le plus moderne du temps. En 1943, en plus de construire d'autres navires, M.I.L. réussit à produire un cargo de 10 000 tonnes par semaine pendant la saison de navigation. La construction d'un cargo prend environ 100 jours en moyenne. Au cours de cette période, M.I.L. devient un des plus grands chantiers maritimes du Canada, ayant fabriqué et lancé une trentaine de cargos dont 14 en 1942. C'est donc au cours de la dernière guerre mondiale que le chantier des Simard a donné l'emploi à un plus grand nombre d'ouvriers, soit de six à sept mille hommes et même que l'on a atteint le huit mille en 1945.

Voici une liste des principaux navires construits par M.I.L. au cours de la guerre: "H.M.C.S. Arrowhead" (corvette anglaise), "H.M.C.S. Fennel" (corvette anglaise), "H.M.C.S. Bittersweet" (corvette anglaise), "H.M.C.S. Sherbrooke" (corvette canadienne), "H.M.C.S. Dunvegan" (corvette canadienne), "H.M.C.S. Sorel" (corvette canadienne), "H.M.C.S. Camrose" (corvette canadienne); les balayeurs de mines suivants: "H.M.C.S. Trois-Rivières", "H.M.C.S. Brockville", "H.M.C.S. Transcone" et "H.M.C.S. Esquimalt"; les deux navires de ravitaillement suivants: "H.M.C.S. Preserver" et "H.M.C.S. Provider"; les cargos de 10 000 tonnes suivants: "Port Royal Park", "Algonguin Park", "Glacier Park", "laurentide Park", "Port Saint-Paul", "Elm Park", "Fort Saint-Régis", "Fort La-Tour", "Rocky Mountains Park", etc.

L'effort de guerre sorelois fut sans pareil. J.-Édouard Simard, lors d'une entrevue au journaliste Marc Thibault parue dans La Presse du 20 juillet 1957, croit qu'aucune autre ville de la taille de Sorel ait fourni en aussi grande quantité et avec tant de variété, autant d'équipement militaire:

«(...) Bien je crois que la meilleure façon est de résumer la situation lorsqu'arriva le jour de l'invasion, lorsque le plan Churchill fut mis en exécution.

Que voyons-nous? Précédant le flot immense qui part d'Angleterre pour envahir les côtes de France, nous voyons d'abord des balayeurs de mines qui ont été construits à Sorel et qui sont armés de canons faits à Sorel. Ensuite, on voit des corvettes bâties à Sorel qui font la patrouille et qui sont armées de canons faits à Sorel. Qu'est-ce qui suit en arrière de ça? Des cargos de 10 000 tonnes faits à Sorel et qui sont armés de canons navals de quatre pouces faits à Sorel. Et que

transportent-ils? Des canons de 25 livres faits à Sorel. Est-ce tout ce qui était fait à Sorel? Non! On voit encore des remorqueurs construits à Sorel qui touent des dragues soreloises qui feront le creusage des grèves françaises. Et pour alimenter toute cette flotte, on trouve des bateaux-citernes faits à Sorel qui serviront à ravitailler toute cette machinerie.»

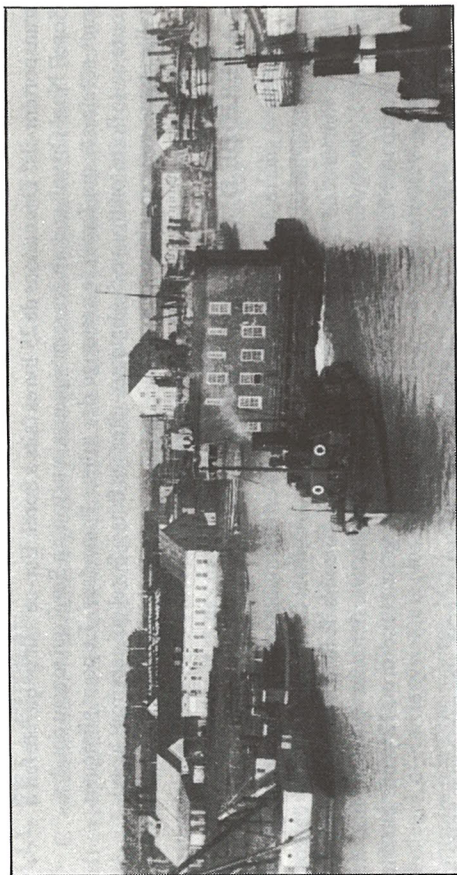
LA PÉRIODE D'APRÈS - GUERRE

Après la guerre, le nombre d'employés alla en diminuant progressivement pour se stabiliser au début de 1946 quand Marine obtint un contrat de construction de 4 cargos de 7 200 tonnes et de 15 chalutiers pour le France. Au cours de la même année, M.I.L. construisit "L'Abegweit", le plus gros et le plus puissant traversier brise-glace au monde. Il peut transporter 950 passagers, 60 autos et 19 wagons et mesure 372 pieds par 61 pieds et jauge 7 000 tonnes.

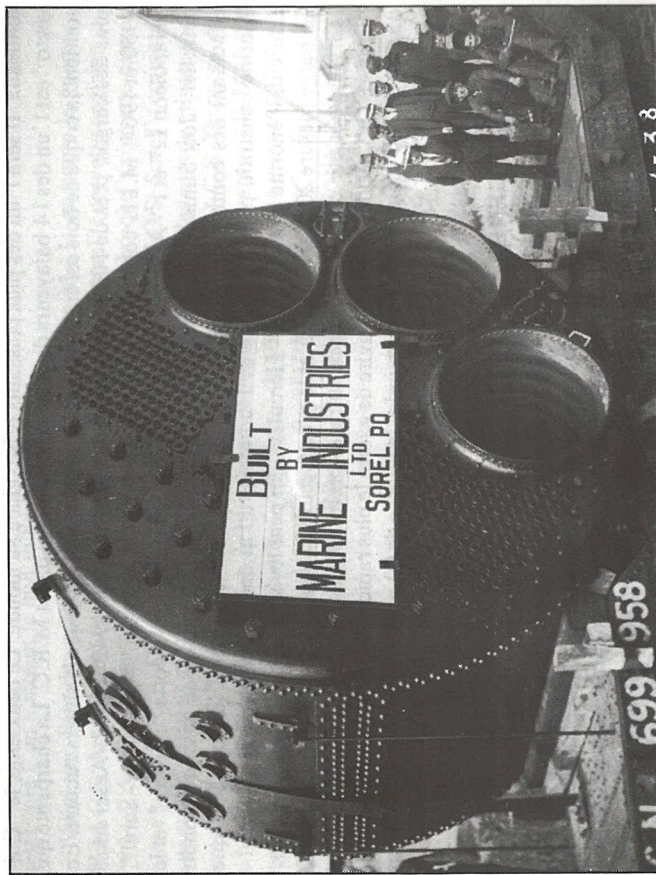
C'est la catastrophe dans la région en septembre 1949, 80% des personnes aptes à travailler sont en chômage. M.I.L. ne compte que 350 employés. Cependant, petit à petit le travail reprendra et en juin 1952, on procédera au lancement des navires "Labrador" et "Chignecto" pour la Marine Royale Canadienne. "Le Labrador" est un patrouilleur brise-glace pour l'Arctique mesurant 269 pieds sur 63 pieds et jaugeant 5 400 tonnes. Il sera l'un des plus puissants brise-glace au monde. Le deuxième, le "Chignecto" est l'un des 14 balayeurs de mines commandés par la M.R.C. La charpente qui soutient la coque de bois est en alliage d'aluminium, de même que la superstructure. En plus des cargos, près de 100 autres navires seront lancés de 1942 à 1952. Aussi entre 1950 et 1964, M.I.L. construisit les traversiers "Arthur Cardin", "Pierre-de-Sorel", "Napoléon L." et "Ambrose Shea", de même que le navire escorte "Nipigon" et le pétrolier "Jos. Simard". La division de dragage de M.I.L. n'a cessé aussi de grandir effectuant des contrats importants sur le fleuve Saint-Laurent. C'est en 1962 que Marine construit, pour le compte de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'énorme grue flottante "Hercules" qui peut lever une charge de 275 tonnes. La barge mesure 200 pieds sur 75 et la grue mesure 35 pieds de hauteur. Auparavant, Marine avait été choisie pour construire le prototype de l'hydro-glisseur canadien "Bras-d'Or". Ce devait être le navire de guerre le plus rapide au monde, avec un déplacement de 200 tonnes il pouvait atteindre la vitesse de 60 noeuds. Il n'a pas tellement été utilisé.

LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE FINANCEMENT

Dans le but de diversifier sa production après la guerre, M.I.L. commença en 1953 la fabrication de wagons de chemin de fer de même que la production de lourdes pièces de machinerie industrielle. Cette diversification ira en s'accroissant à partir de 1965 quand la Société générale de financement du Québec acquerra la majorité des actions de Marine Industries Limited. La S.G.F. acquiert donc 60% des actions de M.I.L. tandis que les héritiers de Ludger Simard conservent le reste. En même temps M.I.L. achetait Volcano et Forano. C'est au cours de cette période, soit en 1968, que l'on changera le nom de "Marine Industries Limited" pour "Marine Industrie limitée".



Le déménagement du "Grand bureau" sur un chaland de Trois-Rivières à Sorel, en 1937. Jean-Baptiste Pélouquin, dit Baptiste Crédit un des premiers employés de Marine, eut à diriger la manœuvre", rapporte L'Echo, le 13 octobre 1944. (fonds Bertrand Paul-Hus, SHPS).



Bouilloire à être installée dans un dragueur de mine, de la Marine canadienne. Le diamètre fut de 15'6" et sa longueur de 11'6" (fonds Sorel Industries, SHPS) 16 juin 1938.

En 1964, commença la modernisation de Marine dans la construction navale. On s'inspira des meilleures techniques progressives connues, notamment celles des chantiers de Suède. Les navires sont dorénavant construits par sections qui sont réunies sur les lits de montage. Grâce à cette technique, M.I.L. obtient en 1971 un important contrat d'armateurs français, soit sept cargos polyvalents porte-conteneurs de 15 600 tonnes de même que six autres de type "Marindus" de 17 000 tonnes quelques années plus tard. Pour n'en nommer que quelques-uns, mentionnons : "Côtes du Nord" (1973), "Creuse" (1973), "Joliette" (1974), "Frontenac" (1974), "Calvados" (1975), "Poitiers" (1976)...

Au début des années 1970, Marine fut aussi choisie par la Marine Canadienne pour construire quatre navires d'escorte porte-hélicoptères mus par des turbines à gaz. Elle a également construit un grand nombre de chalutiers des plus modernes ainsi que plusieurs pétroliers pour la compagnie Branch Lines Limited, pour la société maritime de Cuba, ainsi que pour la compagnie Gulf Oil Canada. Ces navires attirèrent l'attention de plusieurs armateurs et M.I.L. obtient des contrats pour une série de 18 autres du même type.

À la fin des années 1970, Marine subit un dur coup quand un armateur grec profita de lacunes contractuelles pour se défilier. En vue de sortir Marine de l'impasse, en novembre 1979, le ministre de l'Industrie et du Commerce fit adopter une loi spéciale à l'Assemblée Nationale. Depuis ce temps, Marine éprouve beaucoup de difficulté avec la construction navale d'autant plus que la demande mondiale est très faible et que la concurrence avec les constructeurs asiatiques est très dure.

DIVISION HYDRO-ÉLECTRIQUE

Afin de satisfaire aux besoins de la production de machinerie lourde, Marine dut construire de nouveaux ateliers : atelier d'usinage lourd, atelier de fabrication, atelier d'alternateurs ; le tout doté d'un outillage des plus modernes afin de répondre aux besoins en matériel hydro-électrique et industriel. Ainsi depuis 1965, Marine a effectué des travaux dans le domaine hydro-électrique avec des Sociétés françaises, avec Hydro-Québec (quatre turbines pour Outardes 4, huit turbines et huit alternateurs pour Manic 5), six turbines-alternateurs pour le Consortium Churchill Falls, neuf gros compenseurs synchrones pour les postes de Duvernay, Lévis, plusieurs commandes de la Société d'énergie de la Baie James, des turbines pour une centrale aux Indes...

DIVISION WAGONS

C'est en 1953 que Marine commença la construction de wagons de chemin de fer. Depuis, elle en a construit au-delà de 15 000, en moyenne 1 000 par année, tels que wagons plats, wagons-trémis, wagons de transport, etc. Devant la grande baisse de la

demande ces dernières années, Marine a dû abandonner cette production et cette section est aujourd'hui fermée. Dans le Rapport annuel 1985 de M.I.L., M. Jean-Roch Brisson, président, mentionne : "La compagnie a décidé de se retirer dès 1986 du secteur à présent non-rentable de la fabrication des wagons". "Cependant la direction et les syndicats ont mis sur pied un comité conjoint d'adoption de la main-d'oeuvre, chargé d'étudier la situation dans le secteur des wagons et ses conséquences. Il faut toutefois mentionner que des études de marché élaborées, commandées par M.I.L., ont permis de définir un courant fortement à la baisse dans le secteur de la fabrication des wagons et ce, pour plusieurs années".

M.I.L. : AUJOURD'HUI ET DEMAIN

La grande région de Sorel-Tracy ne peut se passer de Marine étant donné son apport économique important et ses nombreux emplois. Malgré la plus longue grève de son histoire (7 août 1984 au 25 juin 1985), Marine a su se relever sans perdre trop de plumes. Il y a bien eu la fermeture de la divisions wagons et il y a la divisions navale qui est en difficulté. Malgré cela, M.I.L. procédait au lancement du navire "Edward Cornwallis" le 12 juillet 1986. C'était le troisième d'une série de six brise-glace légers / baliseurs construits au Canada pour la Garde Côtière Canadienne. Le prochain, le "William Alexander", a été livré par Marine au début de 1987. C'est actuellement tranquille dans la division navale. Cependant, la fabrication des frégates, qui devait débiter au cours de 1986, commencerait de fait en 1987 pour se terminer à la fin de 1990.

Fondée en 1937 en tant que chantier naval, Marine a de nos jours un défi à relever. Il appartient au vice-président de l'exploitation de M.I.L. - Tracy, M. Robert Beaudry qui en collaboration avec ses ouvriers syndiqués et ses cadres doivent voir à la diversification de sa production. Marine doit innover pour réussir.

Si Marine existe encore aujourd'hui, c'est qu'elle a aussi su diversifier sa production. Elle a su au cours des ans se lancer dans la production d'équipements hydro-électriques lourds et les produits industriels.

Depuis environ quatre ans, M.I.L. se prépare à entrer sur le marché de la construction offshore pour les industries pétrolières et gazières de la région atlantique du Canada.

Pour terminer, voici la liste des présidents qui se sont succédés aux chantiers de Sorel : M. Joseph Simard, 1937 à 1954; MM. Édouard Simard, Ludger Simard, de 1954 à 1966; Gérard Filion, d'avril 1966 à mai 1974; Yvon Simard, de mai 1974 à mars 1975; Laurent Picard, de mars 1975 à mai 1977; Jean-Roch Brisson, 1977 à 1987.

Si Marine Industrie existe aujourd'hui c'est qu'elle a réussi à s'imposer comme constructeur naval auprès des instances gouvernementales en obtenant les accords et les subventions nécessaires à l'acquisition, au début de l'année 1987, des chantiers de Versatile Davie (Lauzon) et de Versatile Vickers (Montréal).



Messieurs Ludger, Joseph et Édouard Simard, en janvier 1942. (fonds Sorel Industrielles, SHPS).



Édouard Simard lors d'une exposition industrielle au Palais du Commerce à Montréal en mars 1955, regardant vers l'avenir ? (fonds Sorel Industrielles, SHPS).

2000 personnes profitent du baptême d'un navire pour visiter Marine Industrie



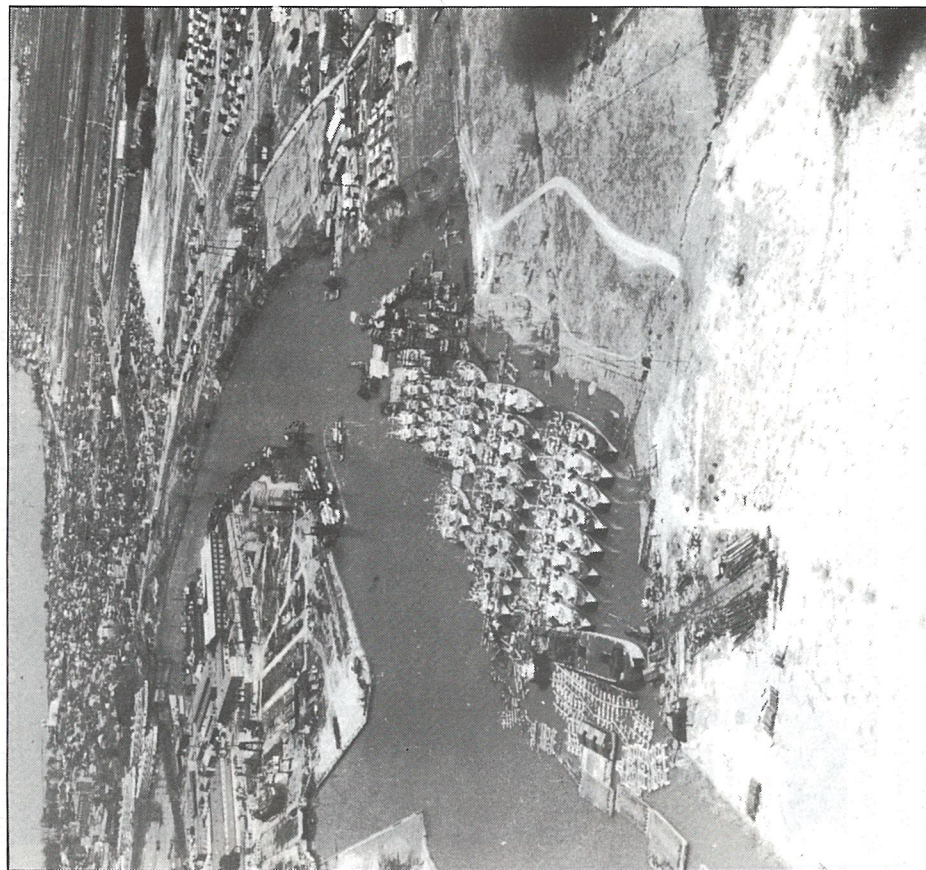
Plus de 2 000 personnes dont les employés du chantier de Marine Industries limitée à Trar, accompagnés de leur conjoint, ont assisté dimanche après-midi au baptême et au lancement du treizième cargo d'une série de quatre construit pour les lignes océaniques polaires.

Maitaine Jozefa Winkowa, pour
tre de renom qui a été de recevoir le
grand prix des arts de Lodz pour
1979, est venue de Lodz pour
baptiser ce navire du nom de *Arka
Gryfka*. La baptisante était la

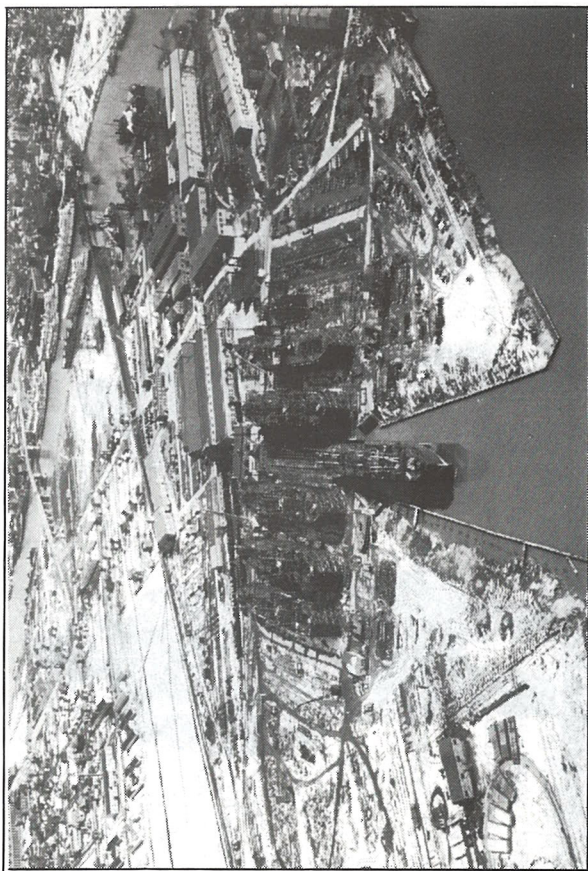
Voir MARINE

page 2

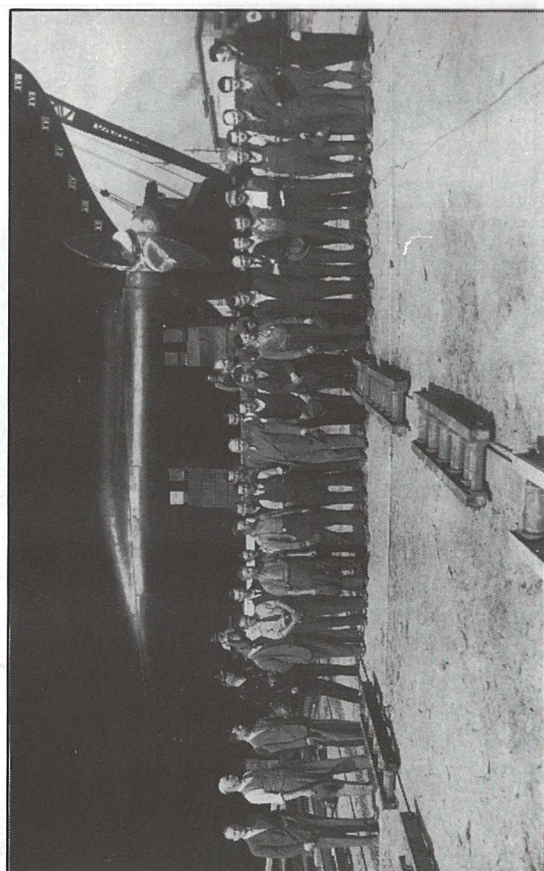
Extrait tiré du journal La Voix Métropolitaine, Sorel le 14 août 1970.



Vue aérienne du chantier, 25 avril 1950. (fonds Sorel Industries, SHPS).



"Les restrictions de censure étant levées, il est maintenant possible de faire paraître cette magnifique vue aérienne de notre chantier maritime. La photo a été prise en avion l'été dernier alors qu'il y avait six cargos de 10 000 tonnes en construction...".
L'Écho de la Marine, 12 octobre 1945.



Les contremaîtres qui ont travaillé à la construction de "L'Abegweit", à l'été 1947. (collection Lionel Arsenault, de Tracy).

BIBLIOGRAPHIE

Gravel, Olivier

Histoire de Saint-Joseph-de-Sorel et de Tracy, 1875 - 1975.
Volume-souvenir à l'occasion du 100^e anniversaire de Saint-Joseph-de-Sorel, Tracy, 1980, pp. 301-313; 344-378; 463-479.

Boulianne, Maurice

Historique de Marine Industries Ltd, dans L'écho de la Marine, vers 1943, p. 9.

Blouin, Marcel

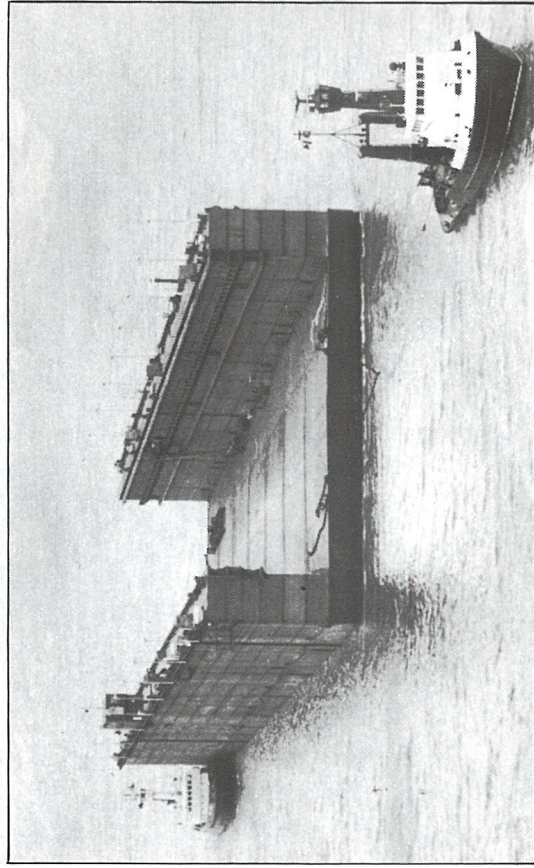
L'empire industriel des Simard dans La Patrie, Montréal, 18 novembre 1951, pp. 66, 69.

Thibeault, Marc

L'épopée des frères Simard, les célèbres industriels de Sorel, dans La Presse, Montréal, 20 juillet 1957, pp. 47-48.

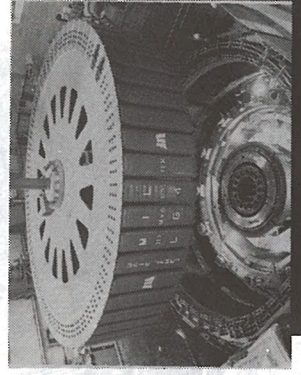
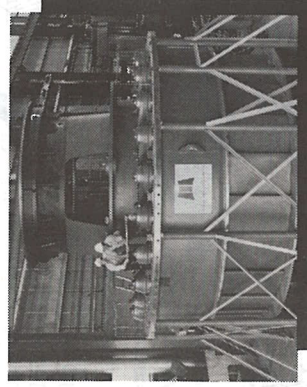
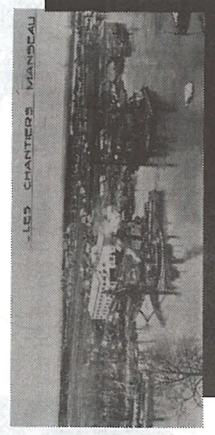
M.I.L. Marine Industrie limitée

Diversifications; à la recherche de nouveaux marchés. Rapport annuel 1985, Tracy, 1986.



Marine Industrie livra en 1982, une cale sèche pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, la plus importante fabriquée au Canada. Elle peut soulever des navires pesant 36 000 tonnes, c'est-à-dire 115 000 tonnes de port en lourd, en deux heures quinze minutes. (collection Olivier Gravel).

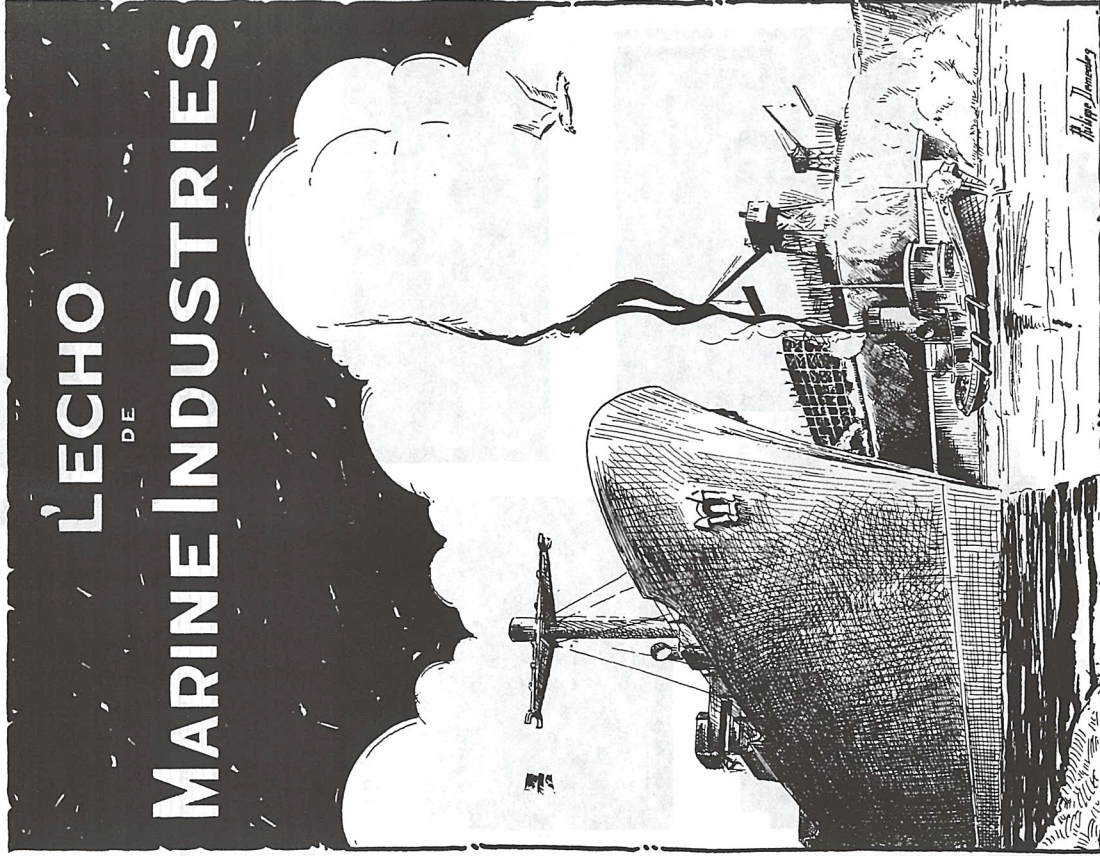
50 ans déjà



MIL

Marine Industrie Limitée/Marine Industries Limited

Marine Industrie Ltée
célèbre son 50^{ème} anniversaire
grâce à la détermination
et à l'initiative des travailleurs
d'hier et d'aujourd'hui.



L'ÉCHO DE MARINE INDUSTRIES

Vol. 2 — No. 2

Février 1943

L'Écho de la Marine, 1944 - 1948

par Linda Dufault

*L'auteure est présidente de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel.
Rédactrice en chef du journal La Voix,
elle s'intéresse particulièrement à l'histoire de l'information régionale.*

On pourrait invoquer plusieurs raisons pour s'intéresser à "L'Écho de la Marine", journal publié par Marine Industrie, de 1944 à 1948, à l'intention de tous ses employés.

D'une part, Marine Industrie s'inscrit dans l'histoire maritime de la Vallée du Richelieu, comme le dernier chantier naval encore en opération. Sur le plan national, fondé par les frères Édouard, Joseph et Ludger Simard, le chantier maritime reçoit pour ainsi dire ses lettres de noblesse de par son "effort de guerre". Lors de la deuxième guerre mondiale en effet, Marine Industrie a dû recourir jusqu'à 7 000 employés pour répondre aux commandes gouvernementales, un plancher d'emploi jamais égalé depuis.¹ Plus près du fleuve, une autre entreprise, "Sorel Industries Limited" fabriquait canons et matériel de guerre.

C'est d'ailleurs dans ce contexte de grande productivité et de prospérité que les Simard désirent leurs journal d'usine. Ils font appel à Maurice Boulianne, directeur du journal maskoutain "Le Clairon". Il aura pour tâche de diriger un journal d'usine en plus d'être responsable des relations publiques avec les interlocuteurs francophones².

Engagé le 1^{er} février 1944, la première édition de "L'Écho de la Marine" paraît six semaines après son arrivée, le 16 mars. Le directeur-gérant de Marine Industrie, A. -Ludger Simard, se dit heureux de saluer la reprise du journal : "Je suis d'ailleurs persuadé que, cette fois-ci, notre périodique se portera bien..."³

Il semble en effet que Léon Ferron, responsable du bureau de placement de Marine Industrie, ait produit quelques numéros de "L'Écho de Marine Industrie" pendant deux ans. C'est pour cette raison d'ailleurs que l'entête du journal indique une troisième année de parution⁴.

L'Écho de la Marine fut d'abord inséré dans le Courrier de Sorel, le jeudi, deux fois par mois. Son format fut d'abord de 16 cm de largeur par 61 cm de haut. Quatre pages devaient répondre aux objectifs fixés au départ : "Entièrement consacré à la défense de vos intérêts, L'Écho de la Marine n'aura pas d'autres politiques que celle de vous

1. D'après les statistiques du service du personnel de MIL, compilées de 1943 à nos jours, le plus haut niveau d'emploi fut de 6 778 travailleurs horaires, de bureau et cadres en 1943.

2. Une entrevue fut réalisée avec M. Maurice Boulianne, à son domicile, le 15 septembre 1987. Une copie de la bande sonore est déposée aux archives de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel.

3. L'Écho de la Marine, Vol. 3, No 1, p. 1

4. Ibid., p. 1

servir et vous plaire... Il traitera toutes les questions susceptibles de vous intéresser. Son champ d'action est immense et ses possibilités multiples. On parlera des choses de notre chantier, de vous de votre travail, et nous ne manquerons pas de mettre en vedette ceux qui, parmi nous, se seront signalés à l'attention de leurs patrons ou de leurs camarades⁵.

Le rédacteur en chef s'entoure d'Émile Pontbriand, responsable des nouvelles sportives et de Marthe Paré, responsable des textes à caractère féminin, tous deux employés du chantier naval. À ces collaborateurs, se joignent d'autres employés bénévoles de tous les départements.

Une information variée

Dès le septième numéro, L'Écho de la Marine est livré en format tabloïd. Dès le 6 juillet 1944, l'Écho cesse d'être distribué avec le Courrier de Sorel et sera donné à la sortie de l'usine le vendredi après-midi. Rapidement, il s'impose comme organe d'information, à partir du 1^{er} septembre 1944, il devient un hebdomadaire.

Ces améliorations ne changent en rien la formule utilisée au départ. L'Écho présente en première page un reportage photographique sur un département de l'usine en mettant en évidence le contremaître avec notes biographiques. Aussi, à la une, l'Écho laisse une place de choix à l'acquisition de contrats, aux campagnes annuelles de "L'Emprunt de la Victoire" ou à tout autre événement d'importance touchant les employés. Les trois autres pages sont consacrées tant aux activités professionnelles qu'aux événements sociaux et sportifs. Un espace, en page 2, est réservé de semaine en semaine aux commentaires officiels, de la direction de Marine Industrie ou de la rédaction.

Au cours de ses quatre années d'existence, L'Écho traite régulièrement des accidents de travail sur le chantier, des cours de perfectionnement offerts aux employés, des nominations, des donneurs de sang à la Croix-Rouge, des suggestions faites lors de concours à cet effet pour améliorer la productivité. Les lecteurs de l'Écho peuvent aussi enrichir leur vocabulaire en apprenant chaque semaine le terme français des expressions utilisées couramment sur le chantier... en anglais !

L'Écho de la Marine a aussi son côté plus "léger". D'un numéro à un autre, toutes les mondanités sont rapportées : promesses de mariages, naissances, anniversaires, nécrologie. La section féminine comprend principalement les "Marinades" ou si on préfère des taquineries à mot couvert d'une employée à une autre et la "Marinette" de la semaine, présentant une employée à chaque semaine.

Les amateurs de sports ne furent pas laissés pour compte. Chaque semaine, ils ont pu lire les résultats des dernières parties de balle-molle de l'un des 8 clubs de la ligue interdépartementale; de la ligue de quille des bureaux, du club de hockey. Le nombre impressionnant d'employés à cette époque permettait même l'embauche d'un direc-

teur au Centre de récréation qui eut à s'occuper de toutes les organisations sportives, des visites industrielles et des réceptions à Marine Industrie⁶.

Pendant ses quatre années de publications, L'Écho poursuit ses objectifs d'éducation et de divertissement : "...l'Écho poursuit au milieu de nous une oeuvre d'éducation, de formation, de perfectionnement, dont on aurait tort d'ignorer l'étendue. Oeuvre d'éducation, disons-nous, par l'intérêt qu'il porte aux questions de discipline, de civisme, de sécurité, d'épargne, d'hygiène, enfin à toutes les qualités qui rendent l'homme meilleur⁷".

Parallèlement, les employés de "Sorel Industries" qui appartient à la famille Simard, possèdent pendant un certain temps leur journal, "25 Pounders", dont la publication a cessé en juillet 1945⁸. À partir du 9 mars 1945, les 250 employés de "Sorel Steel" reçoivent L'Écho de la Marine : "...notre compagnie se fait un plaisir d'entendre ses activités sociales et éducationnelles à cette compagnie voisine qui, après tout, est notre soeur, étant animée et dirigée par une même administration" écrit Jean Simard⁹.

Une source précieuse d'informations

La valeur de ce journal d'usine vient entre autres de la possibilité de consulter la collection complète, conservée en très bon état depuis 40 ans¹⁰. L'amateur d'histoire maritime trouvera dans L'Écho de la Marine quantité d'informations. Une édition de 16 pages fut offerte à l'occasion des fêtes de Noël en 1944, dans laquelle l'équipe de rédaction dresse l'historique de la famille Simard et de Marine Industrie, rapporte les souvenirs du capitaine Joseph Simard, la revue de l'année et fait une liste de tous les navires construits à Marine Industrie et aux Chantiers Manseau de 1926 à 1944¹¹. À la fin de la guerre, L'Écho de la Marine reçoit l'autorisation de publier à chaque semaine la liste de tous les bateaux ancrés dans le port de Sorel.

Le journal de Marine Industrie se permet aussi certains reportages "spéciaux" sur des thèmes susceptibles d'intéresser un grand nombre de lecteurs : les îles de Sorel, l'Hôtel Saurel, le nouveau poste de radio CJSO, le musée de Sorel.

Les articles ou reportages portant spécifiquement sur les frères Simard sont peu nombreux. Tout au plus, M. Édouard Simard s'adresse, la fin de la guerre approche, aux employés par la voix d'un contremaître sur la nécessité de doter le Canada d'une politique maritime, de maintenir les coûts de production les plus bas possible et de faire face, avec courage, à l'éventualité de congédiements, les hostilités devant cesser.

6. L'Écho de la Marine, Vol. 3, No 26

7. Cité dans l'Écho, Vol. 5, No 1

8. L'Écho..., Vol. 4, No 18

9. Cité dans l'Écho, Vol. 3, No 36

10. La collection est conservée aux Centre d'archives et de documentation de la SHPS.

11. L'Écho, Vol. 3, No 28

5. Ibid., p. 1

D'ailleurs, peu après la victoire des Alliés, l'Écho de la Marine redevient un journal bimensuel: "Par suite de la fin de la guerre et d'une réduction sensible dans le nombre de nos employés, notre journal, L'ÉCHO DE LA MARINE, redevient dès maintenant bimensuel comme il était auparavant. La direction de notre compagnie a pris cette sage décision pour la période de réajustement que nous devons traverser actuellement¹²".

Un sursis

L'activité n'a pas chuté de façon aussi dramatique qu'on l'appréhendait. L'Écho, sans pour autant préciser le nombre d'employés sur le chantier, continue de paraître à cause des contrats importants qui donnent du travail: le traversier brise-glace l'Abegweit, le traversier S.S. Laviolette et surtout la construction de cargos et de chalutiers pour la France.

La décision ultime de supprimer L'Écho de la Marine est annoncée le 30 janvier 1948, bien qu'à l'époque, la direction de Marine Industrie parle de suspension temporaire, son rédacteur en chef, récemment nommé gérant de la station CJSO devait continuer sa tâche. "La direction de notre compagnie s'est vue dans l'obligation de recourir à ce moyen pour donner suite au programme d'économie actuellement en cours, du moins pour la période de ralentissement d'activités qui sévit actuellement¹³".

Un dépeuillement de chacun des 116 numéros de L'Écho de la Marine fait revivre l'époque glorieuse des frères Simard et des belles heures de Marine Industrie, où chaque nouveau contrat est souligné abondamment, où toutes les innovations au chantier sont mises en évidence.

À cause de la période qu'elle couvre, L'Écho de la Marine devient une source importante d'information pour quiconque qui s'intéresse de près à la vocation maritime de Sorel / Tracy.

12. Cité dans l'Écho, Vol. 4 No 23

13. Cité dans l'Écho, Vol. 15, No 22

AVIS AUX MARINETTES

Avec l'arrivée de la belle saison, les autorités de la compagnie nous demandent de rappeler aux anciennes employées tout en prévenant les nouvelles qu'elles doivent porter des bas dans les bureaux. C'est un complément de la toilette féminine qui est indispensable pour conserver votre dignité, spécialement dans nos bureaux.

Un a été lade dans
chantier même sous la direction de MM. Emile Tellier et Arthur Langlade, respectivement contremaîtres de la "Boiler Shop" et de la "Machine Shop".

BIENVENUE A SOREL STEEL!

Les employés de Sorel

LA BRÈVE HISTOIRE DE "RÉGINA"



"... construite dans notre chantier en 1941, les journaux en ont annoncé le torpillage au cours d'un combat naval en escortant un convoi dans les eaux anglaises. Deux marins ont été rapportés morts au cours de la tragédie et il y eut 8 blessés, 28 disparus et 56 survivants. La destruction de la "Regina" a mis fin à l'une des plus brillantes carrières des unités de la marine canadienne. On sait qu'elle s'est distinguée au printemps de 1943 en coulant un sous-marin dans la Méditerranée, capturant 20 prisonniers. C'est la 7e corvette et le 17e navire que la Marine Royale Canadienne perd dans cette guerre. La "Regina", construction 102, était la 10e des 11 corvettes construites par nos ouvriers. Elle avait été lancée le 11 octobre 1941 et livrée le 22 janvier 1942, pour être lancée à Halifax. C'était une corvette révisée de la classe qui a succédé à celle des fleurs." (fonds Sorel Industries, SHPS).

L'ÉCHO DE LA MARINE, Volume 3, no 13, Vendredi 1er septembre 1944.

Mariage de Louis Badaillac

Entre temps, en 1672, il épousa Catherine de Lalaure : "... et Catherine s'embarqua pour la Nouvelle-France dans un contingent des filles du Roi. Elle était orpheline de père anglais et d'une mère française⁶".

Catherine Lalaure (Lawlot) est née en 1657 de feu Philippe de Lalaure et de Catherine Després de Londres en Angleterre.

Elle passa d'abord un contrat de mariage avec Louis Lavalée, le 17 octobre 1671. Il fut annulé par la suite⁷.

Sa dot était estimé à 300 livres plus un don de 50 livres du Roi⁸.

Louis Badaillac à Sorel

Devant le notaire Antoine Adhémar, le 2 octobre 1678, il achète une terre de Charles Le Sieur, notaire royal résident à la rivière Saint-Charles près du Cap-de-la-Madeleine. Louis Badaillac occupait déjà la concession voisine. La terre faisant l'objet de la transaction mesurait trois arpents sur quarante, et s'étendait de la rivière Sorel au fleuve Saint-Laurent.

Au recensement de 1681, on mentionne que les Badaillac habitent toujours dans la Seigneurie de Sorel sur un emplacement situé entre les terres de Gilles Couturier et Jean Lavalée. Ils possédaient alors un fusil, 4 bêtes à cornes et 8 arpents de terre en valeur⁹.

Anecdote

Selon le livre "Nos racines", Catherine Badaillac aurait eu une dispute avec la femme de Pierre de Sorel.

"Bougresse de sorcière, l'injure est une chose, la réaction de l'injurée en est une autre, c'est pourquoi certains échanges de mots crus ont dégénérés en bagarre. Le 8 juin 1687, Catherine Legardeur, veuve de Pierre de Sorel, ancien officier du régiment de Carignan, dépose la plainte suivante devant la Prévôté de Québec qu'elle supplie d'écouter ce que lui a fait la femme du nommé Laplante, un de ses habitants.

Elle serait venue au dit fort avec une baïonnette et une hache à la main. En arrivant, elle aurait dit à la dite demoiselle (Catherine Legardeur) : "Te voilà donc bougresse de sorcière, en jurant le saint nom de Dieu, disant toujours des injures grossières et diffamatoires à la dite demoiselle suppliante qui lui aurait dit de se retirer et qu'elle était une bête. Sur quoi la dite Laplante se serait approchée de la dite demoiselle pour lui donner sa baïonnette du travers du ventre repoussée. Décidément, madame Laplante en veut à

6. Les contingents des filles du Roi, page 51.

7. Notaire Romain Becquet.

8. Les contingents des filles du Roi, page 219.

9. Histoire de Sorel par Walter White.

Catherine. Retrouvant l'énergie qu'il lui faut pour poursuivre son agression, elle se jeta une seconde fois sur la dite demoiselle à dessein de la tuer, disant qu'elle voulait l'étriper. Comme la dite demoiselle de Sorel se voyait ainsi maltraitée de parole, elle saisit la dite Laplante par derrière pour lui ôter sa baïonnette, ce qu'elle ne put faire, mais elle lui fut ôtée par un soldat de monsieur de Rompré et comme la dite demoiselle croyait que la dite Laplante n'avait aucune chose en main, elle la laissa aller, et s'étant retournée, elle voulut couper le visage de la dite demoiselle suppliante avec une hache qu'elle avait entre les mains, ce qu'elle aurait fait si on ne lui eut arrêté le bras¹⁰.

Inondations

En 1700, le 21 mai, il y eut une inondation. Un des enfants de Louis Badaillac, Gilles choisit de vivre à Notre-Dame de Pierreville sur l'Île du Fort. Quelques temps plus tard, il alla demeurer à Saint-François-du-Lac et se bâtit une maison. Cette maison existe encore de nos jours. Elle a plus de 250 ans¹¹.

Hospitalisation

Louis Badaillac fut hospitalisé le 1er juillet 1695, à l'Hôtel-Dieu de Québec. Il fut rétabli au bout de 6 jours¹².

Décès approximatif de Louis et Catherine Badaillac

Selon le contrat de mariage de leur fille, en 1706, il semble que les époux Badaillac soient morts, puisque Claire Badaillac, sa soeur agit alors comme tutrice, Catherine n'ayant que 16 ans¹³.

Berceau des Laplante

La famille Badaillac Laplante est donc le berceau des Laplante au Québec. Ils eurent 6 filles et 3 garçons à Sorel. Deux filles seulement sont inscrites aux registres de Sorel. Les livres conservés au presbytère de Sorel sont plutôt détériorés.

Louis Badaillac dit Laplante, mariage en 1672 avec Catherine Lalaure à Sorel.

1. Marie-Catherine, baptisée à Sorel, le 22 juin 1673, mariée à Pierre Lamy Sr Desfonds vers 1689 à Berthier.

2. Marie-Madeleine, baptisée le 28 juillet 1675, mariée à Bernard Delomy à l'Île d'Orléans le 14 juin 1694.

3. Anne-Élisabeth, baptisée le 24 octobre 1677 et décédée le 28 février 1690.

4. Louis fils baptisé le 24 octobre 1680, voyageur au Détroit le 27 mai 1701, 16 juillet 1702, 10 juillet 1703, le Grand Adhémar.

10. Nos racines, page 280.

11. Source de Paul Laplante de Saint-François-du-Lac (décédé).

12. Livres et recensement, h - 452-53.

13. Notaire Lapaille.

Le fonds Gustave Gouin



Gustave Gouin, lors d'une fête préparée par la CSN - Sorel, le 1er mai 1979, alors âgé de 89 ans.

Le Centre de documentation et d'archives de la Société Pierre-de-Saurel compte plusieurs iconographies (photographies, illustrations). Le fonds Gustave Gouin renferme, dans un seul cartable, une collection de 92 photographies et cartes postales.

Gustave Gouin fut connu à Sorel par son militantisme syndical. Journalier à Marine Industrie, il fut en 1949 le premier président du Conseil central de Sorel de la Confédération des syndicats nationaux (CSN)¹. Sur le plan politique, il est un membre fondateur du Parti Québécois².

Sa collection de photographies et de cartes postales couvre une soixantaine d'années (1912 - 1968) de sa vie de famille, des activités soreloises et politiques.

Vie de famille

Le fonds Gustave Gouin renferme quelques photographies (en noir et blanc) se rapportant à des activités de sa famille. On y trouve des photographies du bateau "S.S. Lady Grey" sur lequel il est à bord du traversier Trois-Rivières / Nicolet sur lequel apparaît le capitaine Joseph Gouin d'une automobile, une Oldsmobile 1930, qu'il a achetée en 1932 de même qu'une photographie de la maison qu'il a habitée en 1915 sur la rue du Roi.

Histoire régionale

Le fonds Gustave Gouin est d'une richesse indéniable sur le plan qualitatif et quantitatif par ses 72 photographies et cartes postales illustrant diverses facettes de la vie soreloise au cours du présent siècle.

Ces archives iconographiques sont regroupées par thèmes : les chemins de fer, les écoles, les édifices publics, les églises et presbytères, les îles de Sorel, les incendies, les loisirs, la Maison des Gouverneurs, les activités portuaires et maritimes, la religion, vues de Sorel (aériennes et sections de rues).

Les chercheurs se délecteront à regarder ces photographies de l'ancien bureau de poste, de l'incendie du couvent St-Pierre en 1915, des remorqueurs de la Sincennes McNaughton et des regrettes bateaux blancs!

1. *La Voix du samedi*, Vol. 9, no 18.
2. *La Voix Métropolitaine*, Vol. 19, No 18, p.8

LE CARIGNAN, volume 1, numéro 2 - septembre 1987

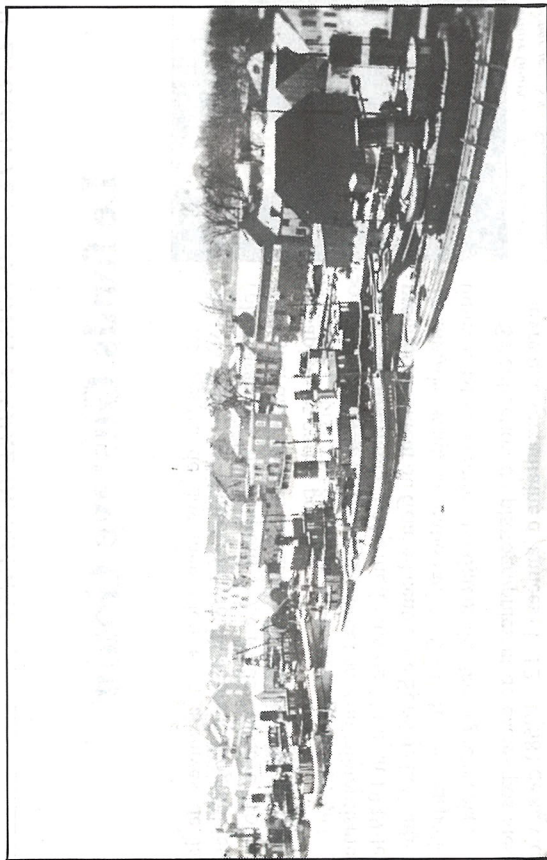
5. François baptisé le 4 avril 1680 et décédé en 1680 à Sorel.
6. Gilles baptisé le 4 mai 1682 fut poursuivi ainsi que son frère Louis pour avoir vendu de l'eau de vie aux Indiens le 1er juin 1703. Marguerite Hertel veuve de Jean Crevier et Joseph Crevier seigneurs de Saint-François-du-Lac, lui accordent une concession le 17 mars 1710. Gilles se maria en 1ère noce à Françoise Giguère le 24 février 1705 veuve de Alexis Niquet, en 2e noce à Marguerite Mondoue le 23 novembre 1722 et en 3e noce à Marie-Claude Miville le 22 juillet 1725 et Gilles Badaillac décéda en 1769 le 2 août à Saint-Michel de Yamaska.
7. Claire est baptisée en 1686 à Sorel, mariée à François Lancôt à Montréal le 9 mai 1707.
8. Thérèse est baptisée le 21 août 1685, mariée à Pierre Guignay le 4 janvier 1705 à Repentigny, ensuite à Pierre Belet le 2 avril 1711 à Repentigny un enfant de Pierre Belet un fils naturel Pierre baptisé à Verchères le 2 avril 1711.
9. Catherine baptisée le 4 juillet 1690, mariée à 16 ans, le 10 juin 1706 à Bonaventure Copain, aubergiste, fils de feu Jérôme et Suzanne Robert de Saint-Jean-du-Montmieu-Poitiers à Montréal.

Badaillac a été le 21 août 1685, mariée à Pierre Guignay le 4 janvier 1705 à Repentigny, ensuite à Pierre Belet le 2 avril 1711 à Repentigny un enfant de Pierre Belet un fils naturel Pierre baptisé à Verchères le 2 avril 1711.
Catherine baptisée le 4 juillet 1690, mariée à 16 ans, le 10 juin 1706 à Bonaventure Copain, aubergiste, fils de feu Jérôme et Suzanne Robert de Saint-Jean-du-Montmieu-Poitiers à Montréal.
Catherine de Laval, veuve de Pierre Guignay, le 4 janvier 1705.
De Montmieu-Poitiers.

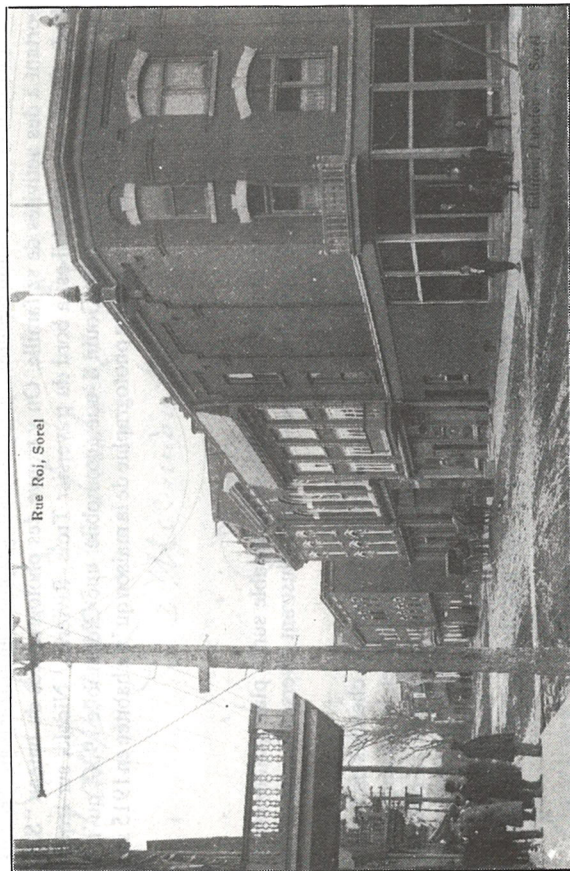
L'acte notarié du 2 octobre 1678. On reconnaît les signatures de Catherine de Laval et du notaire Adhémar. Louis Badaillac ne savait pas écrire.

Louis Badaillac, Perquency.

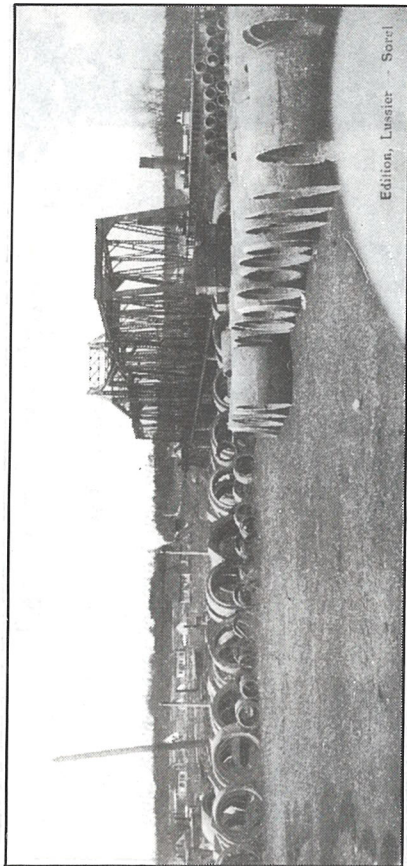
Au registre des confirmés en 1668 par Mgr de Laval, apparaît le nom de Louis Badaillac. (archives de l'Archidiocèse de Québec).



Les remorqueurs de la compagnie Sincennes McNaughton vers 1929. (fonds Gustave Gouin, SHPS).



La rue du Roi, à l'angle de la rue Augusta. On reconnaît, au second plan, les édifices qui abritent aujourd'hui Cyrille Labelle et Africa (40 et 36 du Roi). (fonds Gustave Gouin, SHPS).



Pont du "Quebec, Montreal and Southern" connu sous le vocable "pont des chars". Le pont fut construit en 1898 (fonds Gustave Gouin SHPS).

Politique

Cette partie de la collection Gustave Gouin représente 12 cartes postales toutes éditées en 1914 à l'occasion du centenaire de la naissance de Georges -Étienne Cartier.

Mode d'acquisition :

Donation.

État de conservation :

Très bon (support en parfait état).

Classement :

Très bon.

Lieu de classement :

Bon (classeur SHPS - P 200-03).

Consultation et reproduction :

Libre.

Années extrêmes :

1912-1968.

Types de documents :

Iconographie CA - 1900 - CA 1960 92 pouces (noir et blanc / couleur).

Épreuve / Carte postale.

Instrument de recherche :

Inventaire sommaire.

Cet instrument de recherche fut réalisé en 1985 par Martine Cardin, archiviste, grâce au **programme d'aide financière des Archives nationales du Québec**. Ce fonds peut être consulté au Centre d'archives et de documentation de la Société d'histoire Pierre-de-Saurel, situé au 1^{er} étage de la bibliothèque de Sorel, 145, rue George. Le centre est ouvert sur rendez-vous. Pour informations, 742-4583 ou 742-3309.

Les deux frères Nelson

par Paul Rochon

Paul Rochon est l'auteur d'un livre, "1837", publié en 1987 à l'occasion du 150e anniversaire des soulèvements des Patriotes.

Que diable venait faire un anglais du côté des Patriotes, en 1837 ?

Wolfred Nelson, par exemple, était bien anglais. Il était fils, petit-fils et arrière-petit-fils d'une longue lignée d'anglais. Son père, William Nelson, était si anglais qu'il en était devenu loyaliste. Il avait quitté les États-Unis, lors de la révolution américaine, parce qu'il ne voulait pas renoncer à son allégeance au roi d'Angleterre. On ne pouvait pas être plus anglais que lui.

Ce William Nelson était originaire de Nesham, petit village perdu dans le Yorkshire, en Angleterre, dont on ne trouve même plus le nom sur les cartes géographiques d'aujourd'hui. Il avait quitté son obscur village pour venir exercer sa profession d'instituteur aux États-Unis. C'est là qu'il avait pris femme, en épousant une certaine Jane Dies, à Cathill, autre village minuscule, effacé de la carte de l'État de New York, où il était apparemment situé.

On dit aussi, mais ce n'est vraiment qu'un on-dit, que l'amiral Horatio Nelson, vainqueur (hélas!) de la bataille de Trafalgar, aurait été son cousin...

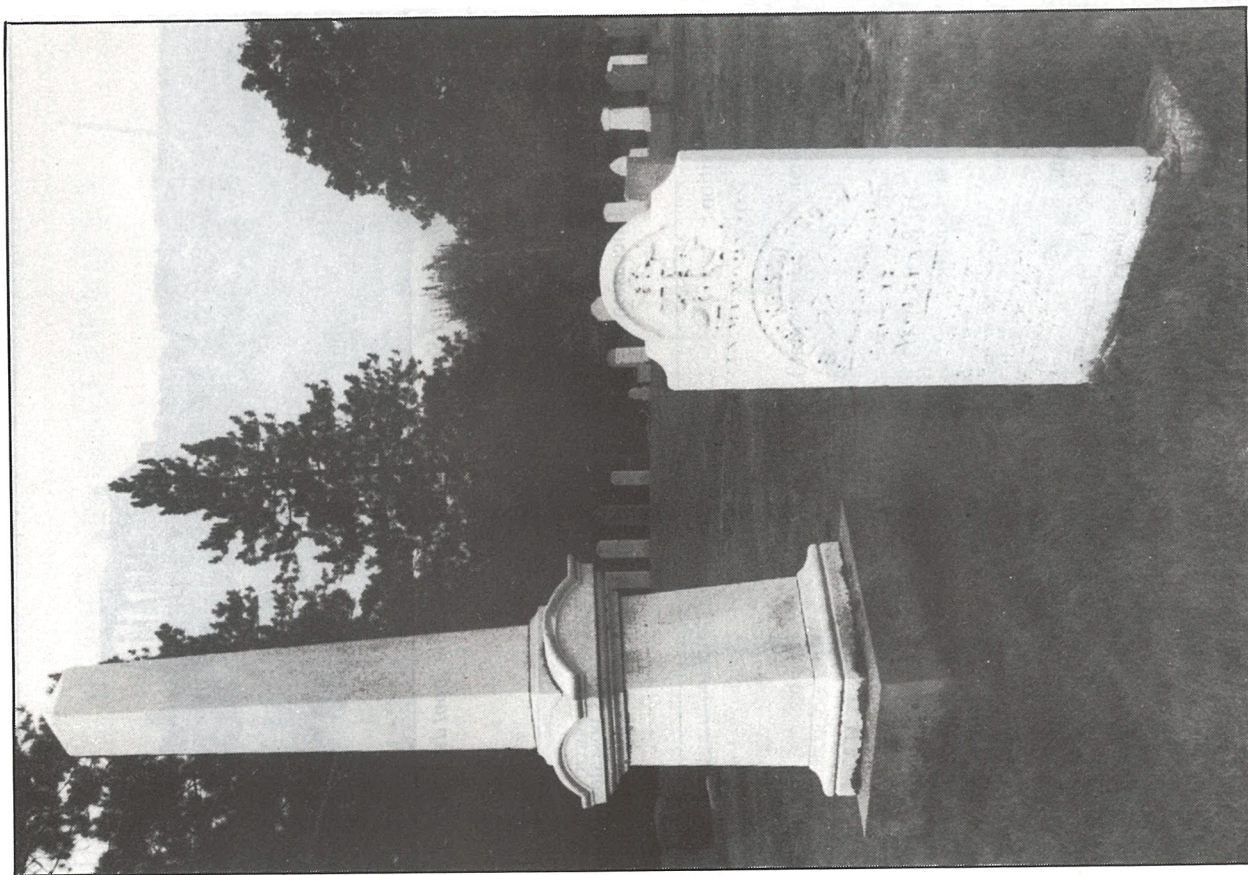
William, l'anglais, et son épouse, Jane, l'américaine, vinrent s'installer à Montréal, ville à majorité anglaise, à l'époque. C'est là qu'ils concurrent et que naquit notre Wolfred Nelson, le 10 juillet 1791, à l'ombre du drapeau anglais.

C'est probablement là aussi que naquit son frère Robert. On ne retrouve pas la date exacte de la naissance de Robert. Les historiens l'ont un peu négligé parce que lui, Robert, n'a pas gagné de bataille. Malgré tout, on découvre qu'il est né en 1793 car on nous dit qu'il était de deux ans plus jeune que Wolfred.

On en sait à peu près rien de l'enfance des deux frères Nelson si ce n'est qu'ils passèrent une partie de cette enfance à William Henry, un village qui comptait environ 150 maisons au milieu d'une population fortement anglaise et protestante. Non, William Henry ne se trouvait pas dans le Haut-Canada, mais bien dans notre Province du Bas-Canada, là où la rivière des Iroquois se jetait dans le Saint-Laurent. L'endroit a changé de nom depuis. Il se nomme Sorel. La population a également changé. Elle est aujourd'hui fortement française et catholique.

Si on suppose que Wolfred et Robert vécurent une partie de leur enfance à Sorel, c'est que Wolfred y commença ses études en médecine. Le terme « études » est peut-être un peu fort car, à l'époque, il n'y avait pas d'école de médecine dans le pays. On apprenait le métier en pratiquant sous la conduite d'un médecin déjà établi et aux dépens des malades. C'est ce que fit Wolfred en faisant son apprentissage sous la surveillance du Dr Carter, qui pratiquait à Sorel.

LE CARGNAN, volume 1, numéro 2 - septembre 1987



*L'építaphe rappelle la mémoire de William Nelson. À droite, la pierre tombale de son fils Wolfred.
(photo Michel Gouin)*

Quand Wolfred devint «étudiant en médecine», il n'avait que 14 ans mais, à croire les historiens qui se sont intéressés à lui, il avait beaucoup de talent. À seize ans, disent-ils, il était déjà assez versé en médecine pour qu'on lui confiât la direction d'un petit hôpital militaire. À vingt ans, il obtenait son diplôme en bonne et due forme et allait pratiquer à Saint-Denis.

Robert Nelson, tout comme Wolfred, se découvrit une vocation de médecin dès son jeune âge. Mais, comme il le démontrera tout au long de sa vie, il voyait plus grand que son frère. Au lieu d'étudier la médecine sous la direction d'un modeste médecin de campagne, il choisit un praticien déjà célèbre à l'époque, le Dr Arnoldi. Au lieu de s'installer dans un village de province, il choisit plutôt de s'établir dans une ville de quelque importance, comme l'était alors Montréal.

En 1812, quand les américains, en guerre contre l'Angleterre, voulurent conquérir le Canada, Wolfred, fidèle aux sentiments loyalistes de la famille Nelson, s'engagea dans l'armée anglaise, à titre de médecin, et se vit décerner le grade de chirurgien-major. Comme aucun historien n'en parle, on peut croire que Robert ne mit pas ses talents au service des armées de Sa Majesté et resta bien sagement à Montréal.

Robert se tailla une clientèle considérable à Montréal, où il se spécialisait en chirurgie. On dit qu'il jouissait d'une immense réputation. Le mot «immense» peut paraître exagéré, mais c'est celui qu'emploie L.-O. David à son sujet.

«C'était l'homme des cas difficiles, des grandes opérations», dit-il. «Le bruit de ses succès se répandait au loin, on venait à lui de toutes les parties du pays. Ses cures remarquables et ses écrits portèrent son nom jusque dans les pays étrangers et, en Angleterre comme aux États-Unis, on le considérait comme un des grands médecins de l'époque».

«Un jour», précise-t-il, «dans un voyage qu'il fit en France, il assistait dans un hôpital, à une opération des plus délicates. Un moment vint où le médecin qui opérât parut embarrassé et menaçait de faire fausse route. Robert Nelson ayant pris la liberté d'en faire la remarque, le médecin français lui remit son scalpel entre les mains et lui dit :

Eh bien! faites vous-même, monsieur!

Nelson se mit à l'œuvre et fit l'opération sous les applaudissements des médecins et des étudiants présents.

Une autre fois, un homme marquant de ce pays, l'un de ses amis, avait reçu une balle dans la cuisse en se battant en duel. Nelson n'ayant pu extraire cette balle malgré tous ses efforts, se rendit en Angleterre consulter les meilleurs chirurgiens de ce pays. Ceux-ci lui dirent que l'opération était impossible et l'un d'eux ajouta que, si elle eût été possible, Robert Nelson l'aurait faite.

«Il lui arriva plusieurs fois d'étonner des médecins étrangers du plus grand mérite par la hardiesse et la justesse de ses idées. Le premier dans le pays, il fit l'opération de la pierre et réussit complètement dans plusieurs cas».

Non seulement les frères Nelson étaient-ils tous deux médecins, ils furent tous deux attirés par la politique. Wolfred se lança dans l'arène politique en 1827 quand il

posa sa candidature dans le comté de William Henry (ou! Sorel). Son adversaire était un avocat, James Stuart, procureur du Roi et, naturellement, appuyé par nul autre que le Gouverneur général de la province, Lord Dalhousie.

Bien que la loi interdît alors au Gouverneur de participer aux campagnes électorales, Lord Dalhousie, se croyant au-dessus des lois, voulut adresser la parole à la foule, lors d'une assemblée publique tenue Place Royale. N'ayant jamais manqué d'audace, Wolfred l'apostropha publiquement dès qu'il ouvrit la bouche, le menaça de le faire expulser par l'officier d'élection qui était sur les lieux, s'il s'entêtait à vouloir prononcer un discours politique. Lord Dalhousie dut se clouer le bec et il s'ensuivit un beau chahut qui transforma bientôt la Place Royale en arène de boxe.

Quelques jours plus tard, les bureaux de votation étaient ouverts. On vota pendant sept jours; ce qui était tout à fait normal en ce temps-là. Quand tous les électeurs eurent voté, Wolfred Nelson fut proclamé élu avec trois voix de majorité. Il démissionna cependant, en 1830, jugeant qu'il était plus utile à la population comme médecin que comme député, et se consacra uniquement à la médecine.

Robert Nelson fut, lui aussi, député. En 1827, tout comme son frère, il était élu à l'Assemblée législative, sous la bannière du parti Patriote, dans le comté de Montréal-Ouest. À l'époque, ce comté était représenté par deux députés et ce deuxième député n'était nul autre que Louis-Joseph Papineau.

Robert était trop brillant chirurgien pour oublier sa profession première et, encore une fois comme son frère Wolfred, il abandonna son siège de député pour se consacrer entièrement à la médecine. Ses électeurs ne l'entendaient pas de la même oreille, toutefois renvoyèrent à l'Assemblée législative en 1834, avec Papineau.

À suivre la carrière des frères Nelson jusque là, il semble que Robert ne fit rien que Wolfred n'eût déjà fait. Il faut cependant souligner un détail de leur existence qui les distingue. En 1819, Wolfred avait épousé une canadienne du nom de Joséphine-Charlotte-Noyell de Fleurimont, fille de Pierre-Noyell de Fleurimont et de Marie-Charlotte de Lafrenière, qui était évidemment de foi catholique et de langue française. Quant à Robert, on ne mentionne jamais qu'il ait été marié et tout porte à croire que la chirurgie prenait tant de place dans son existence qu'il négligea de se marier.

Il faut ici ajouter que Wolfred n'abdiqua jamais la foi protestante, pas plus que sa femme n'abandonna la religion catholique. Toutefois, ses enfants - il en eut sept - furent tous élevés dans la religion catholique et la plupart adoptèrent la langue française. Deux de ses fils, Horace et Alfred, se firent médecins comme lui.

Wolfred et Robert parlaient tous deux le français; la chose ne se discute même pas. L'historien Gérard Filleau rapporte que «Wolfred s'exprimait avec un peu de difficulté en français et qu'il lui arrivait ainsi de mal exprimer sa pensée et, souvent, de la dépasser». C'est fort possible car, quand on lit quelques-unes des lettres qu'il a écrites à sa femme, on remarque ici et là une tournure de phrase anglaise.

On ne possède aucun document du genre au sujet de Robert, permettant de nous éclairer sur la qualité de son français, mais il a côtoyé tant de canadiens au cours de sa tumultueuse carrière qu'on peut supposer qu'il parlait, lui aussi, le français avec un peu de difficulté. Chose certaine, comme son frère, il était bilingue.

Tout le monde a entendu parler de la célèbre bataille de Saint-Denis, si bien que même les analphabètes connaissent le nom de Wolfred Nelson. Cette victoire inespérée des Patriotes de 1837 fut la seule qu'ils remportèrent et Wolfred s'en trouva couvert de gloire bien malgré lui. Sa gloire dure encore, si bien qu'il est aujourd'hui peut-être plus connu que Louis-Joseph Papineau.

Robert Nelson est beaucoup moins connu, de nos jours. Il fut pourtant celui qui prépara le deuxième soulèvement des Patriotes, à l'automne de 1838. Il fut même «président du gouvernement provisoire de la République du Bas-Canada». Malheureusement, l'armée de quatre mille hommes qu'il avait rassemblée à Napierville, en novembre 1838, fondit comme neige au soleil dès qu'elle se frotta aux volontaires et soldats du «vieux brûlot» John Colborne.

On dit que le temps finit toujours par arranger les choses...

Wolfred fut abandonné par ses Patriotes de Saint-Denis, deux jours après leur victoire, quand les anglais triomphèrent à Saint-Charles. Capturé jeté en prison, exilé aux Bermudes, il était un homme ruiné quand les autorités lui permirent de rentrer au pays. Toutefois, en 1845, les électeurs du comté de Richelieu le prièrent de poser sa candidature contre Benjamin Viger. Il accepta et défait Viger par deux voix. En 1854, il était candidat à la mairie de Montréal, sous les couleurs du parti conservateur et il défaisait son adversaire Raymond Fabre, père de Monseigneur Fabre.

Robert, lui, n'attendit pas d'être exilé par les autorités, après la dernière bataille des «frères Chasseurs», à Odelltown, le 9 novembre 1838. Il s'exila lui-même aux États-Unis. Ruiné, couvert de dettes contractées pour armer les Patriotes de 1838, accusé de haute trahison et, dans certains milieux, soupçonné d'avoir manqué de courage à Odelltown, il alla s'installer en Californie. Reprenant sa profession de médecin chirurgien qui lui a le mieux réussie que celle de chef révolutionnaire, il n'eut aucune difficulté à y gagner sa vie honorablement et largement. Il y vécut quelque temps, mais il ne s'y plaisait guère et il revint dans l'est pour se fixer en permanence à New York.

C'est là qu'il écoula les dernières années de sa vie, tandis que ses compatriotes, au Canada, remuaient ciel et terre afin qu'il revienne au pays. Il s'y refusa obstinément, disant que «jamais il ne reviendrait au Canada tant que le pays serait sous la domination anglaise». Exceptionnellement et par esprit humanitaire, il y revint deux ou trois fois, pour pratiquer de délicates interventions chirurgicales qu'on jugeait impossibles sans lui.

Wolfred mourut paisiblement, dans son lit, le 17 juin 1863, à l'âge de 71 ans, et fut inhumé dans le cimetière protestant de Sorel.

Robert mourut à Staten Island, dans la banlieue de New York, et on ne saurait dire avec certitude où il fut inhumé.

Dans le cimetière protestant de Sorel, rue du Collège, se dresse au-dessus des mauvaises herbes une pierre tombale nous informant que Wolfred Nelson y repose. Elle nous apprend, en anglais, qu'il est décédé à Montréal, qu'il fut député de Sorel en 1827, de Richelieu, en 1841 et aussi maire de Montréal... Le temps a usé assez de lettres pour qu'il soit impossible de lire tout ce que veut nous raconter cette pierre, mais on y distingue encore la pieuse pensée, gravée tout en bas :

«God's noblest work, an honest man».

Une deuxième pierre tombe, tout près, rappelle la mémoire de l'ancêtre, William Nelson. Sur l'une de ses faces, on relève le nom de Robert Nelson et la date illisible de son décès, mort à l'âge de 80 ans.



Robert Nelson (Archives publiques du Canada).

Don

M. le juge Paul - A. Bélanger a acquis de M. Maurice Boulianne la collection complète de "L'Écho de la Marine", publié de 1944 à 1948 et comprenant 116 numéros. M. Boulianne fut rédacteur en chef de ce journal d'usine de Marine Industrie. M. le juge Bélanger a fait don de cette collection à la Société d'histoire Pierre-de-Saurel.

L'histoire régionale à la télé

Poursuivant sa série de productions télévisées sur l'histoire régionale, la Société d'histoire Pierre-de-Saurel présente à la télé communautaire cet automne "Reflets de Saurel" le lundi à 9 h 00, en reprise le dimanche à 17 h 30. Les émissions sont consacrées au Centre d'archives et de documentation de la SHPS. Une production de Martine Durocher et de Jacques Leblanc, dans le cadre d'un programme fédéral d'emplois pour étudiants, Défi 87.

Patrimoine bâti

Le Musée de l'Heure est à répertorier tous les anciens commerces de Sorel depuis 1900. Des recherches seront aussi faites au cours de l'année sur 150 maisons d'intérêt historique de Sorel (constructions, chaîne de titres, etc.).

Publications

La Société historique de la région de Pierreville lançait le 5 septembre dernier "Pierreville retrouvé... en photos" de Jean - Luc Côté, président de l'organisme. Abondamment illustré, ce volume couvre les grandes périodes de l'histoire de Pierreville et des environs. Disponible au coût de 15\$.

La paroisse de St-Ours lançait le 21 août dernier un album-souvenir sur les prêtres et tous les religieux et religieuses natifs de St-Ours. Ce recueil est le fruit d'une recherche de feu l'abbé Réal Beaugard et a été récemment complété et mis à jour par Thérèse et Fernand Dupré de cette paroisse. On peut se procurer l'album, moyennant 15\$ (couverture cartonnée) ou 20\$ (couverture rigide) au presbytère de St-Ours.

On demande

M. Raymond Lancup, de Chandler en Gaspésie, est à la recherche de renseignements sur les familles **Langkop, Lankop, Lancoppe, Lancop, Lancup**, datant de la fin du 18^e siècle.

M. Roger Morissette, de Repentigny, recherche des actes de baptême, de mariage, de sépulture, notariaux ou toute autre information sur **Joseph Potche**, d'origine allemande, ou sur ses descendants. Soldat de la Compagnie de St-Ours, **Joseph Potche dit Larivière** et son épouse **Françoise Varin** auraient habité la région de St-Ours entre 1750 et 1775.

LE CARIGNAN, volume 1, numéro 2 - septembre 1987



Wolfred Nelson

Wolfred Nelson (Lacoursière, J. et Vaugeois D. Les troubles de 1837-38... no2).

Mariage de **Amable Comeau** et **Joshepte Maranda** et autres renseignements sur leurs descendants.

Baptême des enfants de **François Rousse** et **Marie Fafard**.

Un nouveau "Répertoire toponymique du Québec"

"Le Toponyme" du mois de juin dernier (Bulletin d'information de la Commission de toponymie du Québec), nous annonçait la parution en juillet 1987 du "Répertoire toponymique du Québec 1987".

Recensement 1861

Deux étudiants ont continué cet été la retranscription du recensement de 1861, pour le comté de Richelieu. Toutes les données recueillies ont été informatisées et elles devraient être publiées en 1988.

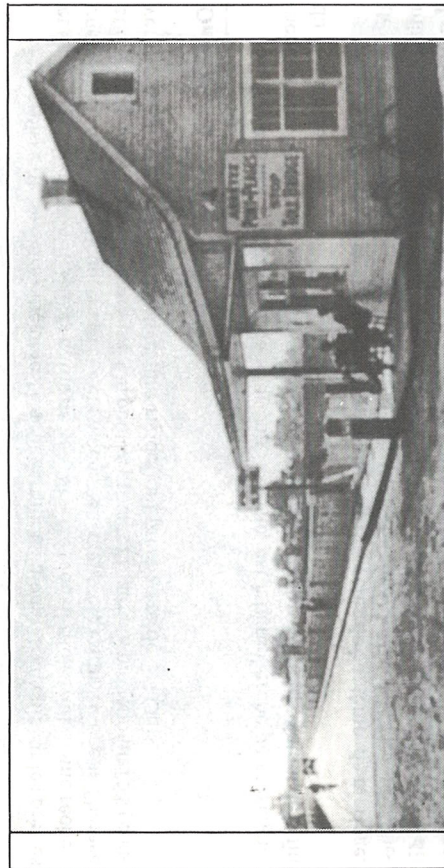
Ce travail a été fait dans le cadre d'un projet défi '87.

Êtes-vous disponible ?

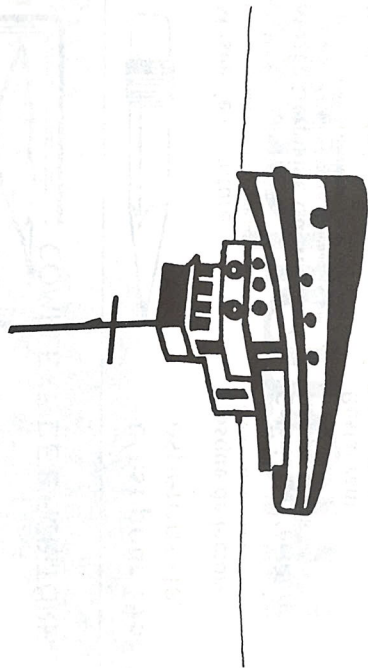
Une personne handicapée de Sorel, qui effectue des recherches sur sa famille apprécierait bien que quelqu'un puisse lui accorder de l'aide pour ses travaux.

Cette personne doit se déplacer en fauteuil roulant. Certains endroits où sont déposés des documents pertinents lui sont difficile d'accès. Exemple : Les archives de la S.H.P.S. située au 2^e étage de la bibliothèque.

Les personnes intéressées sont priées de communiquer avec Michel Péloquin au numéro de téléphone suivant : 742-0990.



La «CABANE» du pont servant à abriter les préposés à la collecte des droits de passage au pont de Pierreville. Tiré de "Pierreville retrouvé en photos."



Présence active depuis 1915,
la maison

Dolard Lussier Ltée,

la plus importante entreprise de
courtage en assurances générales
de la Montérégie, est fière de
s'associer à l'excellence et
rend hommage à tous les
bénévoles et responsables
qui contribuent au succès de
**la Société d'histoire
Pierre-de-Saurel.**

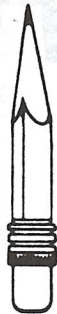


Dolard Lussier Ltée
Courtiers en assurances

CONTRÉCOEUR 587-2580
SOREL 743-3391



COMPLEXE DE L'ÉCRITURE



c'est pour 1988
espérons -le.

Musée de l'écriture

Histoire mondiale de l'écriture jusqu'à l'ordinateur

Musée Germaine Guèvremont

Le chalet de l'auteur de *Le Survenant*, *Marie - Didace*, son milieu de vie, ses choses, ses loisirs.

Panthéon de l'écriture

Temple de la renommée des écrivains

L'écriture maintenant

Brouillons et manuscrits des contemporains. Biographies, manies et habitudes.

Kiosque de lecture
et d'écriture, et de relaxation

Galerie de l'écriture
Arts, papier, logiciels, billets

Restaurant

Mme C. Beauchemin
Gibelotte et filets de perchaudes

Auberge de l'écriture
Une retraite pour écrire SEULEMENT

3139, chemin du Chenal-du -Moine
Sainte-Anne -de -Sorel (Québec) J3P 5N3
(514) 743-8605 (742-7557)

Ronald Desrosiers
architecte

76, rue Augusta, Sorel Qc J3P 1A5
(514) 743-8184



UN NOM
UNE ÉQUIPE
DES IDÉES!

PHOTOIGRAF
INC.

SPÉCIALISTE EN COMMUNICATION GRAPHIQUE

51 c, George, Sorel (Québec) J3P 1B9
Tél. (514) 743-1501

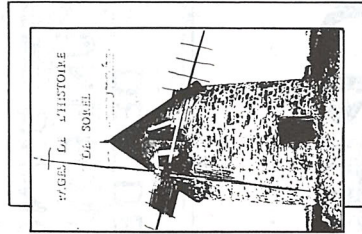
Septembre '87

On a beaucoup de plaisir ici... Plusieurs activités sont au programme (théâtre, danse, improvisation, photo, projets, etc...)
Le métier annonce un soleil radieux pour l'automne.
Viens nous rejoindre!

Michel Jodene
Diane Lamotte

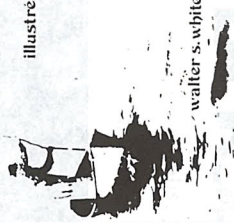


La Future Gang
du Socio-Culturel
Géop de Sorel-Tracy
3000 Boul. de la Moine
Trois. Qué.

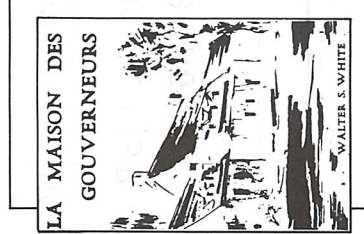


◀ 10,00\$

le chepal du moine
une histoire
illustrée
walter s. white



6,95\$ ▶



◀ 6,95\$



6,95\$ ▶

Librairie Marcel Wilkie

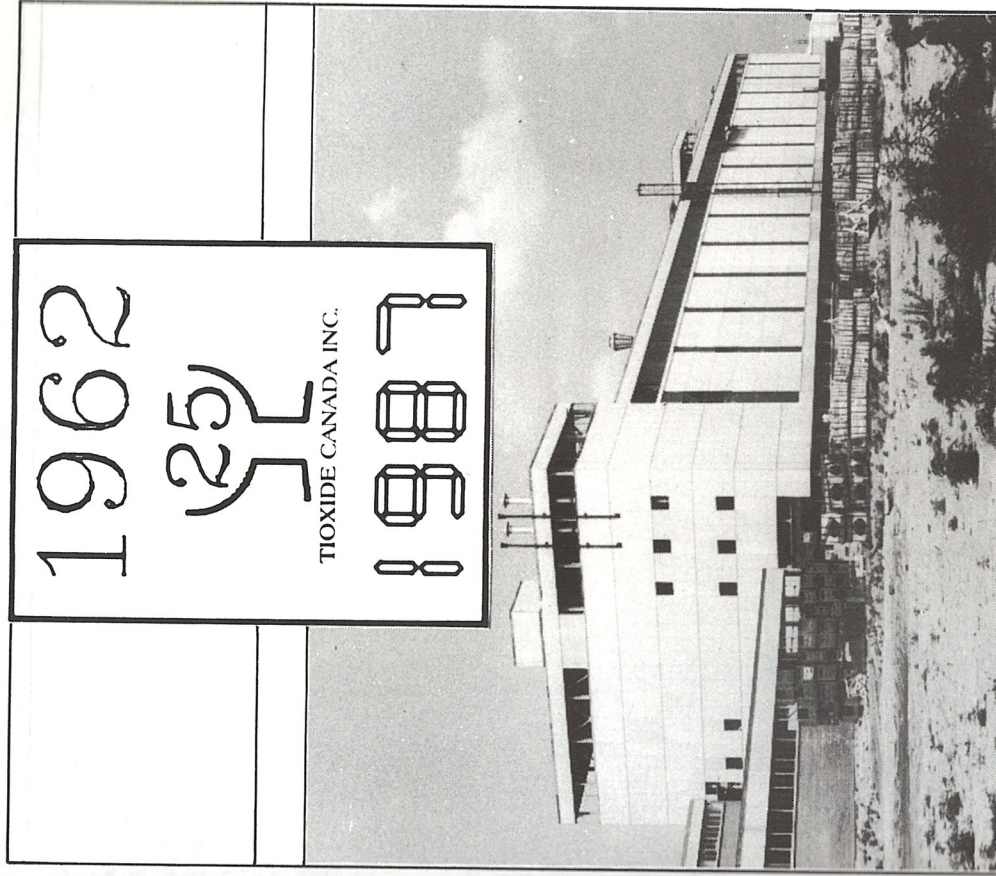
89, rue George, Sorel Qc J3P 5N9 - 743-6443

Gilles Frappier et associés inc. Conseillers en administration

- Principalement auprès des détaillants en alimentation
- Études de marché
- Projets d'expansion
- Projets d'implantation
- Aménagement d'épiceries, de dépanneurs

51 c, George, Sorel (Québec) J3P 1B9

Tél (514) 743-2535



L'usine de Tracy au début de ses opérations

Tioxide

Tioxide
Canada Inc.

Manufacturier de pigments de titane utilisés dans la fabrication de peinture, de composés de plastique et de papiers fins, Tioxide Canada a choisi en 1962 Tracy pour y installer son bureau - chef et son usine.

La Société d'histoire Pierre-de-Saurel est située à la bibliothèque municipale de Sorel, 145, George, Sorel. Son centre d'archives et de documentation régional est ouvert au public pour consultation, sur rendez-vous seulement.
Pour informations, 742-3309.

