

L'automobile à Montréal, Partie II

La voiture sans cheval a fait son apparition à Montréal — Première expérience du véhicule à Montréal

Volume 2, numéro 1, juin 1996

Montréal... l'histoire oubliée

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/71375ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

(1996). L'automobile à Montréal, Partie II : la voiture sans cheval a fait son apparition à Montréal — Première expérience du véhicule à Montréal. *Histoire Québec*, 2(1), 17-17.

velopper une pensée qui s'est avérée bien souvent en avance sur son temps. Le programme de restauration sociale de 1927 (*Agir pour vivre*) en constitue sûrement la preuve la plus évidente puisqu'il mettait alors de l'avant des idées qui n'allaient être concrétisées que plus de trente ans plus tard. Beaucoup d'autres faits, pensons-nous, pourraient corroborer ce que nous avançons ici. Nous croyons d'ailleurs en avoir fait la preuve.

Nous ne prétendons pas réécrire ici l'histoire d'Esdras Minville. En fait, tout semble avoir été dit et écrit sur la vie et la pensée de ce grand personnage. M. François-Albert Angers est sans nul doute le plus éminent analyste de l'œuvre de Minville. Seulement, si nous avons réussi par ce travail à révéler ne serait-ce qu'une facette encore inconnue de la vie d'Esdras Minville, nos efforts n'auront pas été vains.

Sylvain Guindon

Pour faciliter la lecture et la compréhension de ce texte, nous avons supprimé volontairement les notes infra-paginales. Les sources bibliographiques qu'il est utile de consulter pour mieux apprécier Esdras Minville, dans son œuvre et sa pensée, sont nombreuses. Signalons entre autres les recherches et les publications de François-Albert Angers, Robert Rumilly, Lionel Groulx, Pierre Trépanier et Denis Monière.

Dans *l'Action nationale*, on prendra aussi connaissance avec intérêt des écrits de Firmin Létourneau, Marcel-Aimé Gagnon, Richard Arès, Ruth Paradis et Pierre Harvey. Pierre Trépanier a aussi consacré quelques pages à Esdras Minville dans *Écrits de Paris* (1994) et *les Cahiers des Dix* (1993).

Pour prendre un premier contact avec l'œuvre d'Esdras Minville, on consultera *l'Action nationale* et *l'Actualité économique*.

C'est au professeur François-Albert Angers que l'on doit la publication des œuvres d'Esdras Minville. On lui doit, entre autres, la merveilleuse série *Pages d'histoire* dans la collection *Oeuvres complètes d'Esdras Minville*. C'est une édition conjointe des H.E.C. et des Édition Fides.

Si un jour vous passez par Oka, arrêtez-vous à l'atelier de Pierre Minville (rue des Pins). Vous y admirerez l'œuvre d'un artisan du terroir mais vous écouterez surtout avec grand intérêt le maître des lieux vous raconter la troublante histoire d'Oka et de Kanesetake, là où dure toujours une séculaire et regrettable incompréhension. Mais vous écouterez aussi avec ravissement Pierre le fils parler avec respect et admiration d'Esdras le père.

G.B.

L'AUTOMOBILISME

PREMIÈRE EXPÉRIENCE DU VÉHICULE À MONTRÉAL

La voiture sans cheval a fait son apparition à Montréal

Hier après-midi [21 novembre 1899], le premier automobile est passé par nos rues principales et l'expérience a été couronnée de succès. Une nouvelle expérience sera tentée cette après-midi, et les personnes qui se trouveront sur la Place d'Armes, vers quatre heures, pourront voir à l'oeuvre le véhicule des temps modernes.

La machine, la seule du genre qui soit à Montréal, n'est pas mue par l'électricité comme on le suppose généralement. C'est une invention américaine qui l'emporte sur l'automobile électrique.

La force motrice est la vapeur générée par la gazoline. À la voiture et attaché

un réservoir contenant 6 1/2 gallons de ce liquide, ce qui lui permet de marcher pendant 100 milles.

La machine est aussi facile à conduire qu'une bicyclette, sans que l'on ait à la maintenir en équilibre. Elle peut rouler à 22 allures différentes.

Elle conserve à peu près la même vitesse en gravissant une côte qu'en marchant sur un terrain plat. Les descentes de côtes s'opèrent sans difficultés grâce à un frein à air dont elle est munie.

Hier après-midi, l'on est monté par la côte de la rue Windsor et descendu par celle du Beaver Hall.

La machine poussée à toute vitesse peut atteindre une allure de 2 minutes au

mille, mais sur la route sa vitesse ordinaire est de 15 milles à l'heure.

Avant d'être amenée ici, la machine dans un essai a parcouru 116 milles faisant la première moitié du trajet en 3 heures 50 minutes et la seconde en 3 heures 42 minutes.

La voiture pèse environ 500 livres, les machines électriques pèsent jusqu'à 2,000 et 3,000 livres.

Un automobile comme celui que l'on exhibe actuellement dépense pour un sou de gazoline par mille.

Les droits canadiens et les intérêts sont contrôlés absolument par MM. A. J. Corriveau et U. H. Dandurand, et seront exploités par un puissant syndicat de capitalistes canadiens et américains.

La manufacture sera établie sous peu à Montréal ou aux environs. Non seulement les machines à gazoline, mais bien celles qui sont mues par l'électricité y seront construites.

La Patrie, 22 novembre 1899.