

Conflit d'intérêts sur la rivière des Prairies (1^{ère} partie)

La rivière des Prairies sépare l'île Jésus (Laval) de l'île de Montréal. Déversant les eaux du lac des Deux-Montagnes, elle s'étend sur environ 50 kilomètres et rejoint le fleuve Saint-Laurent entre Repentigny et le lieu appelé Bout-de-l'Île qui forme la pointe nord-est de l'île de Montréal. Cette rivière était connue des Abénaquis sous le nom de *Pamskodategw*, qui signifie « rivière de la prairie » et des Wendats, *Skawanotj*, qui selon eux signifie « la rivière derrière l'île. » Les anglophones la nommaient *Back River*.

Des ordonnances de l'intendant Hocquart en 1734 et l'administration du grand voyer Lanoullier de Boisclerc favorisèrent la mise en place de bacs (traversiers) sur la rivière des Prairies dont le privilège était détenu par le Séminaire de Québec entre l'île de Montréal et l'île Jésus sur la rive nord. Un premier bac fut mis en service en 1739 entre le village de Saint-Vincent-de-Paul et le *Bas du Sault* dans la paroisse de Sault-au-Récollet. Le privilège exclusif de passeur d'eau à cet endroit passa en 1767 à Sébastien Rocan dit Laville, un résident de l'île Jésus, puis à Joseph Sigouin qui le vendit à son frère Michel en 1804. Étant donné l'augmentation du trafic, un deuxième bac avait été établi vers 1801 du côté sud par Amable Corbeil. Son fils Michel lui succéda vers 1819. Cette traverse, qui sera exploitée par les familles Sigouin et Corbeil pendant plus de soixante ans, partait d'un débarcadère érigé vis-à-vis l'avenue L'Archevêque à Montréal-Nord, à 1 kilomètre en aval du pont Pie-IX actuel. Une autre traverse fut exploitée à *L'Abord-à-Plouffe* (Cartierville) par Pascal Persillier dit Lachapelle et François Quenneville de 1829 à 1836 et une troisième fut mise en service en 1834 à l'emplacement du futur pont Viau, entre Saint-Martin et Ahuntsic.¹

Les exploitants des traverses étaient habitués à céder le passage aux radeaux de bois venant de la rivière des Outaouais. Le *Columbo*, un premier convoi de 50 radeaux composés de 700 pièces de bois équarri de pin et de chêne, ainsi que de 900 planches et madriers de l'entrepreneur Philemon Wright, avait fait le voyage Ottawa-Québec en 60 jours à l'été 1806. Les *raftsmen* s'arrêtaient à L'Abord-à-Plouffe pour démonter leurs « trains de bois » afin de faire passer les radeaux en paquets de deux ou trois *cribes* à la fois dans le dangereux rapide du *Gros Sault*, en face du moulin *du Crochet*. Puis ils empruntaient le chenal situé au nord de l'île du Sergent et de l'île de la Visitation et s'engageaient dans le rapide tumultueux du *Sault au Récollet* avant de réassembler les radeaux en eau calme en aval et de continuer leur long voyage vers Québec.² Le radelage sur la rivière des Prairies augmentera d'années en années, tant en fréquence des passages qu'en volume de bois transporté pour atteindre son apogée entre les années 1840 et 1870 avant d'amorcer son déclin par la suite. En raison du trafic des *raftsmen* faisant escale à L'Abord-à-Plouffe pour le ravitaillement et le gîte, tant à l'aller qu'au retour de Québec par bateau ou par carriole, le hameau deviendra un centre prospère comptant hôtels, tavernes, bureau de poste, magasin général, etc. Ce village était situé entre les actuels quartiers de Chomedey et Laval-des-Rapides, entre le boulevard Chomedey et l'autoroute 15.



Un train de bois assemblé sur la rivière des Outaouais à Ottawa prêt à entreprendre son voyage vers Québec. William James Topley, PA-144140, Bibliothèque et Archive Canada.

Les premiers ponts

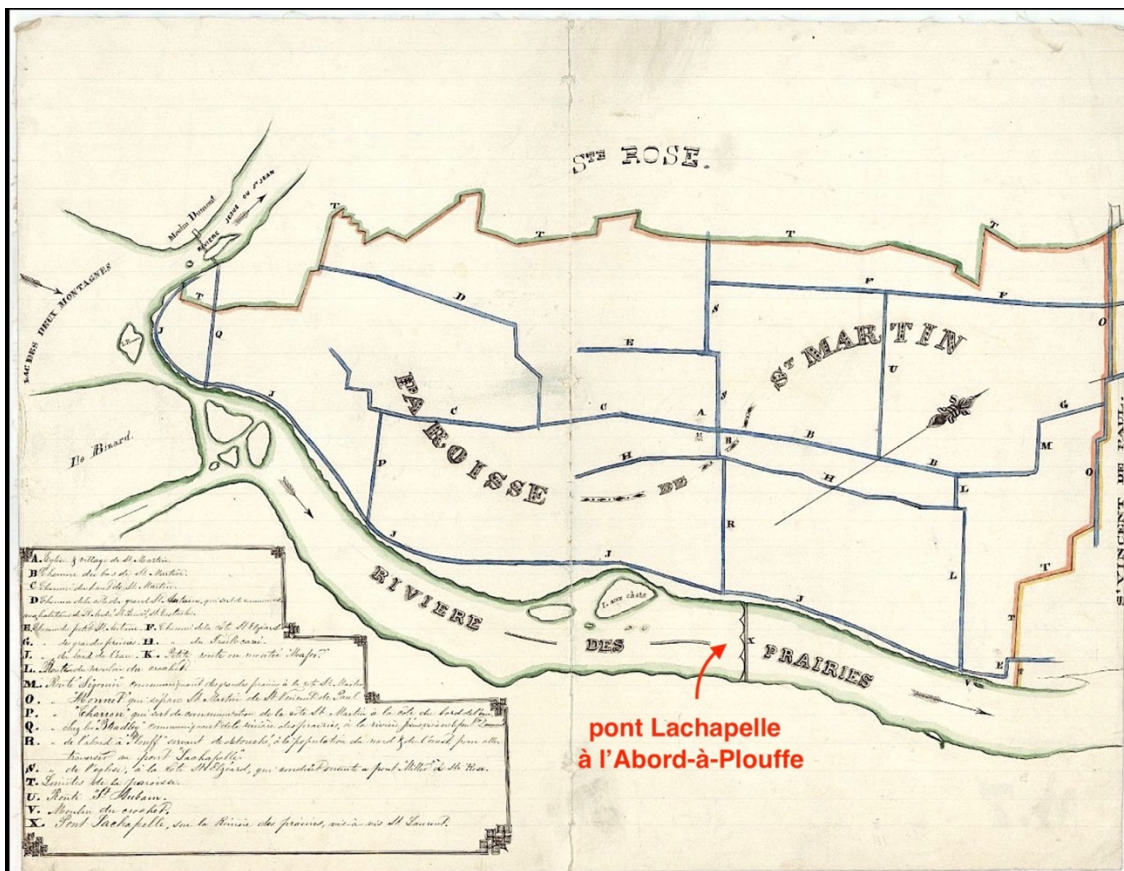
En 1815, Louis-Michel Viger, jeune avocat de Montréal, décida d'entreprendre des démarches auprès de la Législature afin d'obtenir l'autorisation de construire à ses propres frais un pont à péage sur la rivière des Prairies. Sa requête spécifiait un lieu situé en aval de l'église de Sault-au-Récollet et « près des moulins des Seigneurs de l'Île de Montréal ». L'autorisation royale fut sanctionnée en mars 1817. Mais ce pont, qui devait vraisemblablement prendre appui sur l'île de la Visitation, ne fut pas construit et Louis-Michel Viger en perdit les droits à l'expiration du délai de quatre ans prévus à sa charte pour le construire. ³

En 1826 Pascal Persillier dit Lachapelle, père, construisit à ses frais un pont de bois sur la rivière des Prairies en face de l'église de Sault-au-Récollet pour faciliter l'accès à son moulin à farine érigé sur l'île du Sergent. Cette structure appelée le « grand pont » s'acquitta de sa tâche pendant une vingtaine d'années bien que son propriétaire, à défaut de détenir une charte, ne pouvait réclamer un péage pour assurer son entretien. Le meunier Lachapelle tira toutefois des revenus substantiels de ses baux d'exploitation de moulins, ainsi que du pont de bois qu'il fit construire à L'Abord-à-Plouffe en 1836 pour remplacer le bac mis en service à cet endroit sept ans plus tôt avec l'aide de son associé François Quenneville. ⁴



A.P.C.; Philip John Bainbrigg

Le pont Lachapelle construit en 1836 sur la rivière des Prairies à L'Abord-à-Plouffe. Huile : Philip John Bainbrigg, Bibliothèque Archives Canada.



Site du pont de L'Abord-à-Plouffe (Cartierville) construit par Pascal Persillier dit Lachapelle, père. Plan Paroisse Saint-Martin, BANQ E21,S555,SS1,SSS14,PV.3.

En décembre 1846, un groupe d'actionnaires composé du curé Jacques-Janvier Vinet, des montréalais Alexandre-Maurice Delisle et Benjamin-Henri Lemoine, ainsi que de plusieurs habitants de Sault-au-Récollet, décidèrent de reconstruire le « grand pont » et d'y ajouter une seconde structure pour rejoindre la côte de Saint-Vincent-de-Paul au nord. Un volet routier s'ajoutait donc à la vocation industrielle de l'ouvrage original du meunier Lachapelle. Les investisseurs confièrent à Pascal Persillier dit Lachapelle, fils, le mandat de réaliser le projet. Le 14 décembre 1846, ce dernier publiait dans le journal *La Minerve* un avis public à l'effet qu'il s'adresserait sous peu à la Législature provinciale afin d'obtenir l'autorisation de bâtir ces ponts jumelés sur la rivière des Prairies et d'en fixer les taux de péage. Le privilège exclusif demandé sur la rivière par le fils Lachapelle se bornerait à une distance de 3,2 kilomètres en amont, soit à la hauteur du moulin du *Gros-Sault* qui se trouvait à la limite du même privilège accordé en 1834 à son père, Pascal Persillier dit Lachapelle et à son associé François Quenneville, pour le pont de L'Abord-à-Plouffe à Cartierville. Le droit exclusif s'étendrait à une distance d'environ 7 kilomètres en aval, soit jusqu'au site du *moulin de l'Isle Jésus* dans la paroisse de Saint-François-de-Sales. Les taux de péage exigés étaient indiqués dans l'avis. ⁵

Un compétiteur s'invite dans la danse sur les ponts

Ayant pris connaissance du projet des associés de Lachapelle, fils, les directeurs du Séminaire de Québec estimaient qu'un pont situé dans le voisinage de leur moulin du Crochet, au *Gros Sault*, serait aussi avantageux pour l'exercice de leurs activités commerciales. À l'instigation de leur procureur, l'abbé Louis Gingras, ils formèrent une société avec Joseph Brien dit Desrochers et Louis Lahaise, prêtre supérieur du Séminaire et meunier du Crochet, et ils chargèrent Pierre Viau, cultivateur habitant le village de Saint-Martin, de construire un pont à 1,6 kilomètre en amont du village de Sault-au-Récollet. Le Séminaire se chargerait du financement du projet. Deux nouveaux ponts à péage construits à très peu de distance d'intervalle sur la rivière des Prairies s'ajouteraient en aval du pont de L'Abord-à-Plouffe. Les deux sociétés concurrentes s'adressèrent à la Législature le 9 juin 1847 afin d'obtenir l'autorisation de les construire. Pas moins de six pétitions appuyant leurs demandes provenant des habitants des paroisses de La Visitation-du-Sault-au-Récollet, Saint-Vincent-de-Paul, Saint-François-de-Sales, Terrebonne, Sainte-Rose et Sainte-Anne-des-Plaines furent étudiées par le comité des chemins et ponts avant qu'un Acte soit émis le 24 juillet 1847 par la Chambre d'Assemblée législative en faveur des requérants pour chacun des deux projets. La seule pétition s'y opposant provenait de l'avocat montréalais Norbert Dumas qui demandait que le privilège lui soit plutôt accordé. ⁶

En 1848, Pierre Viau commença la construction des culées et des piliers du pont vis-à-vis la Montée Noël, au hameau surnommé *Back River*. Une fois ce travail complété, le maître-charpentier François Viau dit Jeanveau éleva les charpentes en bois sur ces supports. Le pont fut achevé le 2 avril 1849. Le type de système porteur du premier pont Viau n'est pas connu. ⁷

Pendant que le pont Viau était en chantier en 1848, Pascal Persillier dit Lachapelle, fils, ayant obtenu sa charte, débutait la reconstruction du « grand pont » pour Delisle et Lemoine entre l'église du Sault-au-Récollet et l'île du Sergent. Le meunier prévoyait le jumeler l'année suivante

avec une structure plus petite située entre cette île et la rive nord, du côté de Saint-Vincent-de-Paul. Il en avait confié la réalisation à l'architecte montréalais John Atkinson. Selon les dimensions exigées par la charte, le pont devait compter au moins 3 travées d'une portée minimale de 48,8 mètres pouvant laisser libre cours au passage des radeaux de bois. Les structures jumelées compteront respectivement 7 travées totalisant 309 mètres et 3 travées totalisant 115 mètres. Aucune illustration ne nous permet de déterminer le type de charpente du pont. ⁸

La contestation des *raftsmen*

Avant la construction des piliers des ponts Viau et Delisle-Lemoine, tout allait relativement bien pour les marchands de bois et les *rageux* impliqués dans la descente des radeaux sur la *Back River*. Ils s'accommodaient de la seule présence du pont Lachapelle à L'Abord-à-Plouffe, car c'était le lieu privilégié pour le démantèlement de leurs trains de bois en amont du Gros Sault. Mais ils virent bientôt d'un mauvais œil la construction de deux autres ponts si rapprochés dans le secteur et se plainquirent de la présence de ces nouvelles entraves qui gênaient la descente de leurs radeaux plus bas sur le cours d'eau. Les barons du bois Ruggles Wright de *Wright's Town* (Hull) et Allan Gilmour de Chelsea demandèrent justice et compensation. Ils avaient déjà pris les devants à l'automne 1848 en visitant les lieux en compagnie de l'ingénieur civil Thomas Coltrin Keefer qui était alors en charge de la gestion des glissoires et des estacades sur la rivière des Outaouais, des infrastructures construites par le Bureau des Travaux publics. Les barons revinrent inquiets et plus que jamais convaincus qu'il fallait remédier au problème des ponts. L'industriel Baxter Bowman, de Buckingham, ainsi que messieurs Lemesurier, Tilstone et Compagnie se joignirent aux plaignants et bombardèrent le gouvernement de pétitions. L'industriel Joseph Aumond exigea la levée des obstacles en janvier 1849. Le député Egan référa leurs requêtes à un comité spécial qui ouvrit des audiences publiques du 17 au 26 février.

Après avoir lu la pétition de Joseph Aumond qui avait augmenté la pression auprès du gouvernement et semblé faire bouger le dossier, le comité présidé par G. Byron Lyon entendit les témoignages d'une quinzaine de personnes intéressées au litige à partir du 17 février 1849, tant du côté des marchands de bois et des *rageux* à leur solde, que des propriétaires des ponts. Les membres du comité furent d'abord très surpris de constater que des chartes avaient été accordées « pour la construction de deux ponts situés à moins d'un mille l'un de l'autre et à un endroit de la rivière, une entrave considérable pour la navigation. Le Comité ne pouvait concevoir qu'on ait pu permettre l'adoption d'une loi contenant des dispositions aussi néfastes au commerce du bois, sans rencontrer le désaccord de ceux qui étaient à l'époque les représentants des intérêts de l'Outaouais à la Législature. »

Parmi les cinq pilotes de cages appelés à témoigner figurait le légendaire Joseph Montferrand dit Favre, qui était à l'emploi du marchand de bois Baxter Bowman, de Buckingham. Avec ses trente années d'expérience du métier de *rageux* dont six comme apprenti, le maître de cages était bien au fait de la clause prévue à la charte des ponts qui obligeait les marchands à donner deux heures d'avis avant de faire passer leurs trains de bois et ce, un *cribe* (petit radeau

individuel) à la fois. Mais le géant de six pieds et quatre pouces considérait que l'application de ce règlement était impossible au printemps lorsque le courant était fort et le niveau d'eau élevé. Avant l'existence des deux ponts, Montferrand se disait capable de faire passer un ensemble de 16 à 24 cribes de bois équarri à la fois avec une équipe de 20 à 24 hommes. Il faudrait maintenant 3 hommes, incluant le pilote, pour faire passer un seul crible entre les piliers, et pour accomplir la tâche initiale il fallait maintenant une équipe de 48 hommes, comprenant 16 à 24 pilotes, dont les gages étaient du double de ceux d'un employé ordinaire. Un pilote faisait deux voyages par jour et la distance à franchir était de 14,5 kilomètres. Un radeau ordinaire de 60,000 pieds-planche (de bois) pouvait passer en deux jours, si le vent et le temps le permettaient, alors que maintenant, pour satisfaire aux exigences de la loi, il faudrait au même radeau dix ou douze jours, faisant grimper la facture de 66%. Étant donné les nouveaux délais pour faire passer les cages sous les ponts, le bois s'accumulait à la tête des rapides. L'embouteillage qui s'ensuivait sur la rivière semait la confusion parmi les *cageux*, tant en aval qu'en amont. Il en résultait une grande perte de temps pour réassembler les cages au pied des rapides. De plus, l'opération consommait beaucoup plus de liens pour l'assemblage, occasionnant des dépenses additionnelles pour la gestion de chaque radeau. La navigation des *raftsmen* se prolongeait du printemps à la mi-juillet, soit jusqu'à l'étiage, bien qu'il arrivât que le niveau d'eau demeure assez élevé pour permettre de prolonger cette période d'activité.

Certains guides de radeaux appelés à témoigner à la commission provenaient de la région de l'île Jésus. C'était le cas d'Antoine Plouffe, qui habitait près du site du pont Viau depuis 25 ans et qui connaissait bien la rivière des Prairies. Le pilote affirmait que les piliers du pont Viau étaient érigés sur les hauts fonds, là où il y avait peu d'eau, et non pas dans le chenal que les cageurs avaient l'habitude d'emprunter. Antoine Plouffe affirmait ne pas avoir eu de difficulté particulière pour faire passer un radeau comptant 12 à 20 cribes dans le chenal entre les piliers du pont Viau après avoir descendu le rapide du *Gros Sault*, aidé par une équipe de 15 hommes à condition que le vent ne souffle pas trop fort d'une direction contraire. Ce pilote était sans doute un expert dans cette tâche délicate, mais la nouvelle exigence de gérer une seule cage à la fois lui compliquait quand même l'existence, car il lui faudrait maintenant 32 hommes pour passer sous les ponts sans danger.

Le guide John Waddel, qui avait dirigé des cages sur cette rivière pendant près de 30 ans, disait que la seule présence des embûches doublait la dépense, et que les nouvelles exigences, comme l'obligation de donner un préavis de deux heures aux propriétaires des ponts pour faire passer les cages, faisaient grimper la facture de façon exponentielle. La proximité du pont Viau avec le rapide du *Gros Sault* et la rapidité du courant donnait du fil à tordre aux guides de radeaux qui n'avaient pas le temps de se remettre d'une perte de contrôle avant de négocier le passage dans le chenal entre les piliers. Selon Waddel, le pilier nord du pont Delisle-Lemoine constituait le plus grand danger en raison de sa position en plein milieu du chenal généralement emprunté en toute saison par les radeaux.

Neuf jours plus tard, on appela à témoigner Peter Aylen, un commerçant de bois d'Aylmer, que d'aucuns avaient reconnu comme l'ancien « roi des *Shiners* », un vieil adversaire de Jos Montferrand. Selon la tradition, le colosse Montferrand, qui était réputé pour avoir la savate

haute et redoutable, avait affronté quelques 150 fiers-à-bras de la bande d'Aylen lors d'une bagarre entre Canadiens-français et Irlandais en 1835 sur le pont Union de Bytown (Ottawa). Le vieux *boulé* Aylen appelé à la barre, devenu un homme respectable de 50 ans, convoyait les radeaux de l'Outaouais vers Québec depuis 33 ans. Normalement il pouvait faire passer 16 cages en bandes durant la période des hautes eaux. Mais la situation avait changé depuis la construction des ponts. Le courant qui était de 8,8 kilomètres à l'heure au niveau du pont Viau accélérât à 11 kilomètres à l'heure à la hauteur du pont Delisle-Lemoine. Entre le pont de l'Abord-à-Plouffe et le bas des rapides du Sault-au-Récollet, il n'y avait plus aucun point d'atterrissage pour les cages. Il devenait donc nécessaire de les démonter en amont du pont *Lachapelle* et de les réassembler en aval du pont Delisle-Lemoine, 14,5 kilomètres plus bas. Mais l'Irlandais Aylen était d'avis que la nuisance de ce dernier pont pouvait être diminuée en prolongeant la culée sur la rive nord de manière à laisser l'espace prescrit par la loi entre les piliers en éliminant le pilier situé trop près du milieu du chenal au nord de l'île du Sergent.⁹

Les commerçants James Wadsworth et Robert Conroy d'Aylmer suggéraient plutôt de supprimer le pont Viau. Conroy était d'avis que la disposition de la loi exigeant une ouverture d'au moins 46 mètres de largeur laissée entre les piliers n'avait pas été respectée et qu'un des piliers était érigé dans le chenal, dans la partie la plus profonde de la rivière, de façon à entraver matériellement le passage du bois. Son homologue Robert Russell, ajouta que le pont en aval du *Gros Sault* (le pont *supérieur* parmi les nouveaux ponts) empêchait directement de faire passer les radeaux comme auparavant, car il y avait un grand danger de rupture contre les piliers, et après l'avoir franchi, il n'y avait aucune chance de débarquer le bois avant de passer le pont *inférieur* et d'atteindre le pied du rapide.

Le commerçant William Stubbs d'Aylmer était certain que ces obstacles à la descente du bois « entraîneront les plus grands inconvénients, et il est tout à fait déraisonnable d'exiger un tel préavis (2 heures), ou en fait n'importe quel préavis. Nous quittons communément l'Abord-à-Plouffe à l'aube afin de profiter de la partie la plus calme de la journée et aussi pour essayer de faire deux descentes, ce qui est difficile à accomplir et ne peut être réussi que si nous partons très tôt le matin. »

Pierre Viau, le représentant des propriétaires du pont situé au pied des rapides du moulin du Crochet, vint témoigner qu'il avait respecté la loi à tous les égards, dont la construction des piliers dans la partie la moins profonde de la rivière et que ceux-ci n'interféraient aucunement avec la navigation. D'autre part il a affirmé que l'un des piliers du pont de son concurrent situé en aval avait été endommagé par des radeaux qui l'avaient heurté et presque transpercé. Il avait vu un radeau complètement arrêté à cet endroit durant l'été 1848. À son avis, et de tous ceux qui avaient conversé avec lui au sujet du pont de Delisle et Lemoine au nord de l'île du Sergent, ce pilier était placé au milieu du canal et devrait être modifié. En un sens, Viau était d'accord avec le témoignage de Peter Aylen mais en opposition aux avis de James Wadsworth et de Robert Conroy.

L'un des propriétaires du pont *Inférieur*, Alexandre-Maurice Delisle, vint à la barre : À la question du procureur du Comité, « Pensez-vous que les dispositions de la loi peuvent être

respectées sans inconvénient majeur pour le commerce du bois ? », il répondit : « Non, car à mon avis, si la loi était appliquée rigoureusement, elle imposerait au commerce du bois une taxe qu'il est incapable de supporter, car, en vertu de la loi en question, les propriétaires ou les conducteurs de radeaux ont le devoir de donner un préavis de deux heures au receveur de péage ou à la personne responsable du pont, de leur intention de passer par là avec un radeau, et pas plus d'un radeau ne peut être passé à la fois par la même ouverture, sous peine de la pénalité exprimée dans la quatrième section de ladite loi ; Ceci, à mon avis, ne peut pas être appliqué correctement. »

À la question « Le pont de monsieur Viau est-il construit selon les dispositions de la loi ? Delisle répondit : « Non, à mon avis, car la loi l'autorise à ériger un pont entre la paroisse de *La-Visitation-du-Sault-aux-Récollets* et l'*Île-Jésus*, dans la paroisse de *Saint-Martin*, et il le construit entre la première paroisse et celle de *Saint-Vincent de Paul* ; de plus, les arches de son pont n'ont pas l'élévation au-dessus de la rivière exigée par le statut. »

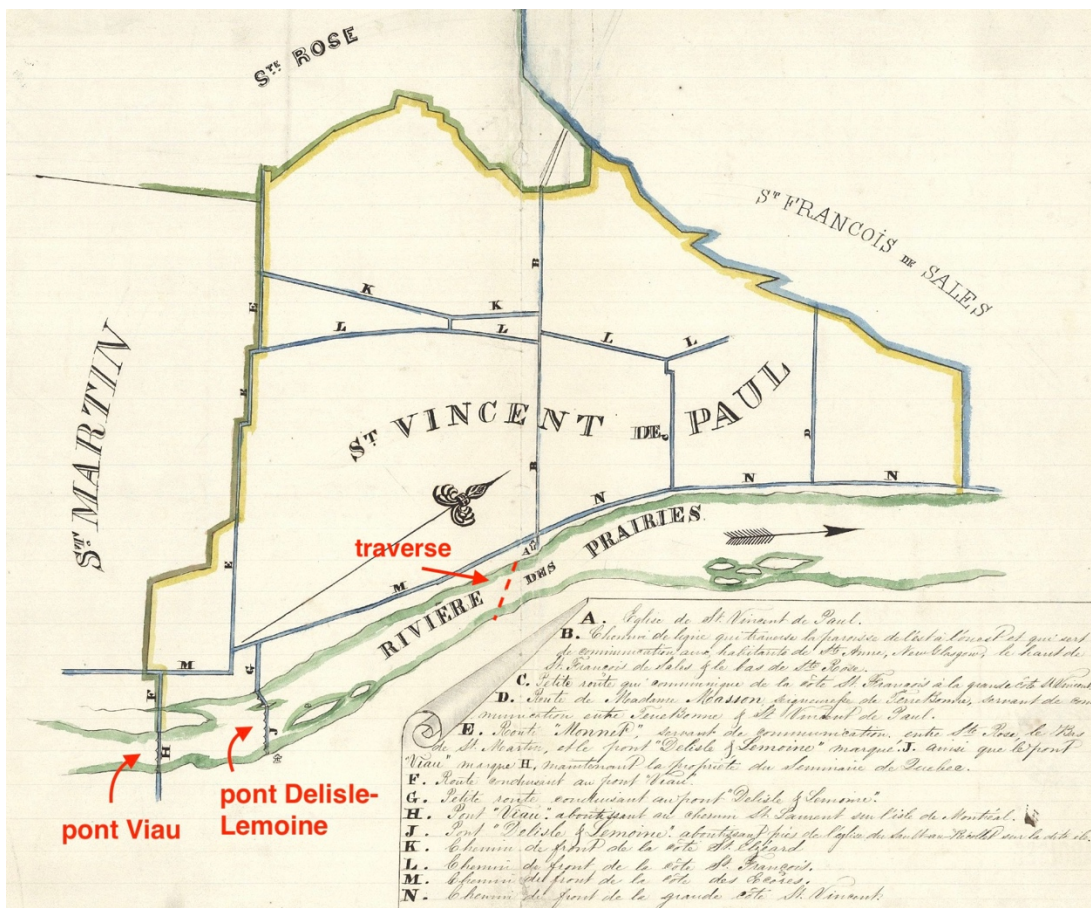
Ce qui apparaissait évidemment comme une riposte aux allégations du groupe concurrent représenté par Pierre Viau.

Le dernier des quinze témoins interrogés fut l'un des initiateurs du mouvement de protestation, Ruggles Wright, l'un des barons du bois de la vallée de l'Outaouais, troisième fils du pionnier Philemon Wright et d'Abigail Wyman, engagés dans le commerce du bois depuis près de 40 ans. Il était d'avis que « le pont supérieur (Viau) devrait être immédiatement supprimé et les parties intéressées indemnisées ; et comme il y a deux autres ponts situés si près l'un de l'autre, il y aurait amplement de place pour la communauté des voyageurs. Les frais d'indemnisation devraient être supportés en partie par les propriétaires des autres ponts, qui seraient avantagés par le retrait de la concurrence du pont central ; je sais qu'ils seraient disposés à le faire, car ils me l'ont suggéré. Ils peuvent le payer soit en actions de leurs propres ponts, soit en argent, selon ce qui leur convient le mieux. Les revenus du pont sont entre les mains du gouvernement, qui devrait, par conséquent, se présenter et supporter ce fardeau à partir des revenus du commerce. Le fermier a besoin et dispose d'une route vers le marché, et pourquoi la voie que la nature a fournie au bûcheron devrait-elle être obstruée, alors que son commerce est fondamental au pays ? Le pont *Inférieur* (Delisle-Lemoine) pourrait être amélioré par des piliers et des estacades à un coût dérisoire, de manière à ne constituer qu'un léger obstacle. »

Les débats du Comité se terminèrent en mars 1849. Après avoir entendu tous les témoins, on passa bien près de révoquer les Actes des messieurs Viau et Lachapelle, fils. On s'est seulement contenté d'en révoquer certaines dispositions quant aux ouvertures laissées libres entre les piliers. Quoiqu'il en soit, le pont Viau était enfin achevé le 2 avril 1849 et on annonça son ouverture en grande pompe dans le journal *La Minerve* du 5 avril. Dans l'édition du 9 avril, les juges de paix L.-A. Lahais, L. Corbeil et L. Bélanger publiaient un avis certifiant que le pont Viau était construit selon les termes de la loi et qu'il « était dans un état convenable ». Sans plus. La structure mesurait 226 mètres de longueur, composée de 2 travées de 55 mètres et de 2 de 58 mètres, pour un total de plus de 305 mètres, les abords inclus.¹⁰

Alexandre-Maurice Delisle détenait la plus grande part des actions des ponts jumelés en construction en face de l'église de Sault-au-Récollet et affirmait en être le « propriétaire

principal » lors de sa comparution devant le Comité, le 2 mars 1849. Ses partenaires d'affaires Benjamin-Henri Lemoine, un groupe de citoyens de Sault-au-Récollet avec possiblement le curé Vinet à leur tête, ainsi que Pascal-Persillier dit Lachapelle, fils, se partageraient le reste des revenus du péage. Le pont Delisle-Lemoine fut inauguré et béni solennellement par Mgr Ignace Bourget le 26 juin 1849 et ce bel ouvrage a alors reçu le nom de « pont des Saints-Anges ». Le 4 août 1851, Delisle et Lemoine ont promis de payer annuellement au meunier Lachapelle, fils, 3 livres pour l'usage de l'île du Sergent appartenant à ce dernier. Ils lui garantissaient, ainsi qu'aux gens de sa maison, le droit d'emprunter le pont gratuitement, et s'engageaient à lui verser la moitié des tarifs de passage payés par ceux qui emprunteraient le pont pour aller faire moudre leurs grains à ses moulins. La mise en service du pont des Saints-Anges aura certainement diminué la rentabilité du bac exploité par messieurs Sigouin et Corbeil depuis 1838 à près de cinq kilomètres en aval. ¹¹



Les ponts concurrents Viau et Delisle-Lemoine étaient distants de seulement 1 km l'un de l'autre. Plan paroisse Saint-Vincent-de-Paul, BANQ E21,S555,SS1,SSS14,PV.3

Les mêmes investisseurs montréalais avaient ajouté un autre pont à leur patrimoine sur l'île Jésus (Laval). Le 30 mai 1849, Alexandre-Maurice Delisle, Benjamin-Henri Lemoine et Jean-Baptiste Debien, fils, ont obtenu l'autorisation de construire un pont de péage sur la rivière des Mille-Îles à Sainte-Rose. Les entrepreneurs du pont étaient messieurs Valiquet de Saint-Martin et Forget dit Depaty du Sault-au-Récollet, sous la surveillance de l'architecte Atkinson. Leur pont

comptait 5 arches de 55 mètres et 5 de 30 mètres. Il était déjà achevé depuis deux mois et avait été ouvert à la circulation en mars 1849, mais la structure a perdu une arche et subi d'autres avaries à la débâcle du printemps et elle a dû être réparée. Les travaux complétés, les juges de paix Césaire Germain et Pascal Persillier dit Lachapelle, fils, certifièrent dans un rapport d'experts, le 29 août 1851, que le pont était « fait d'une manière solide et convenable pour le passage des voyageurs, bestiaux et voitures ». ¹²

Le 11 décembre 1849 les propriétaires du pont de Sainte-Rose avaient demandé au député grand-voyer de faire l'arpentage et le procès-verbal du chemin entre ce nouveau pont et le « pont Jean-Viau », accompagné d'un plan sur lequel on retrouvait la rivière des Prairies, les chemins du Sault-au-Récollet et de Saint-Vincent-de-Paul, la traverse du bateau-passeur Sigouin-Corbeil, le logis pour le repos des voyageurs, la boutique du forgeron ainsi que l'église de Sault-au-Récollet.

Les cages venues de l'Outaouais par centaines continuaient à défiler dans les chenaux entre les piliers flanqués de quais de protection massifs des trois ponts géants sur la rivière des Prairies, non sans les bousculer et les endommager au passage. On touchait du bois tout en espérant que les structures ébranlées à répétition résistent à tous ces affronts.

À suivre

Gaétan Forest, juin 2026

RÉFÉRENCES :

- 1- Sébastien Rocan dit Bastien, fils de Sébastien Rocan dit Laille; *La Minerve*, 16 novembre 1829 au 3 octobre 1833; page Web *La Traverse Montréal-Nord*, Jean-Paul Guiard, 2018; site web memoireduquebec.com : on nommait ce service de bac *traverse Sigouin*, parce qu'elle aboutissait sur la terre de la veuve Sigouin du côté de Saint-Vincent-de-Paul; *Montréal par ponts et traverses*, direction Francine Lelièvre, Pointe-à-Callière, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, 1999; carte 1834 montrant les traverses.
- 2- Le voyage d'Ottawa à L'Abord-à-Plouffe prenait 35 jours; page Web journalmetro.com, *Les cageux et la rivière des Prairies*, Robert Lagacé, 2012; Société historique de Québec;
- 3- *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas Canada depuis le 15 janvier jusqu'au 22^e, mars, 1817*; le privilège exclusif demandé par Louis-Michel Viger était fort gourmand : il couvrait une distance de quelques 26 kilomètres sur la rivière des Prairies, allant du bas de l'île aux Chats jusqu'à la pointe aval de l'île Jésus (Laval).
- 4- *Aperçus historiques de l'île Jésus*, abbé J.-Urgel Demers, L'Atelier, 1957 (l'abbé Demers cite un écrit de l'abbé René Desrochers dans son volume sur le *Sault-au-Récollet*); Note : il semble que ce soit plutôt Pascal Persillier Lachapelle, fils, qui ait acheté l'île du Sergent le 27 juillet 1837. L'île appartenait auparavant à Théophile David, maître-peintre. Ce dernier possédait plusieurs propriétés à Sault-au-Récollet, dont possiblement un moulin. Il fera l'acquisition d'autres terrains où il y construira une imposante résidence ; *Le Séminaire de Québec de 1800 à 1850*, Noël Baillargeon, Les Presses de l'Université Laval, 1994, p. 170 ; la source *Histoire du Sault-au-Récollet 2015* (docplayer.fr) mentionne « on y trouve les premières écoles du village en 1831, un premier pont est construit par Pascal Persillier dit Lachapelle, père. »
- 5- *Le Séminaire de Québec de 1800 à 1850*, Noël Baillargeon, Les Presses de l'Université Laval, 1994, p.170; *La Minerve*, 14 décembre 1846, 18, 21, et 28 juin 1847, 12 et 29 juillet 1847; La distance de 7 kilomètres mène à la hauteur du ruisseau Paradis ; ce moulin serait celui de Saint-François (Dubreuil); le privilège accordé à la société Vinet-Delisle-Lemoine aurait-il été révoqué ou modifié lorsque la société du pont Viau a demandé d'intercaler leur

structure entre les deux privilèges en 1847 ?; *Histoire du Sault-au-Récollet 2015* (mentionne la construction en 1847, docplayer.fr).

6- *La Minerve*, 18, 21 et 28 juin, 12 et 29 juillet 1847 (démarches d'obtention de la charte pour péages du pont Viau)

7- *Industrie canadienne* (le premier pont Viau est achevé), *La Minerve*, 2, 5 et 16 avril, 24 mai 1849; Le maître-charpentier de Saint-Laurent François Viau dit *Jeanveau* a construit l'église de Saint-Laurent en 1835-37 et le premier pont de bois de la rue Castonguay à St-Jérôme en 1846. Il a aussi gagné des prix à des concours d'élevage de chevaux en 1858. Sur le plan d'un tracé de route en 1862, le pont Viau était aussi appelé « pont Jean-Veau. »

8- *Histoire du Sault-au-Récollet 2015* (docplayer.fr); *Le Séminaire de Québec*, p. 170-171; J.-Urgel Demers, *Aperçus historiques de l'île Jésus*, p. 180, note 8; *Histoire du Sault-au-Récollet 2015* (docplayer.fr)

9- *Boulé* : pour *bully* (intimidateur) »; Commission d'enquête 13 avril 1849, Documents de la Session (Appendix Journals of Legislative Assembly, 1849.)

10- Idem.

11- Commission d'enquête 13 avril 1849, Documents de la Session (Appendix Journals of Legislative Assembly, 1849.); *Familles du Sault-au-Récollet (IV) Les Persillier-Lachapelle*, Michel Lapierre, Cahiers d'histoire du Sault-au-Récollet, automne 1993, No. 4.; Pascal Persillier dit Lachapelle, père, était décédé le 18 juin 1851 à l'âge de 70 ans. Son fils du même nom décédera le 9 février 1853 à l'âge de 47 ans.

12- *La Minerve* 28 septembre 1848, 29 mars 1849, 31 mai 1849; *L'Avenir*, 7 avril 1849; *La Minerve*, 29 août 1851