Conflit d'intérêts sur la rivière des Prairies (2e partie)

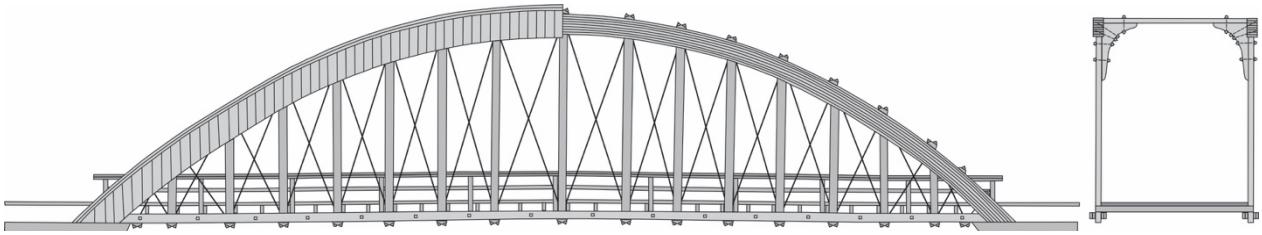
Un train de bois flotté naviguait paisiblement sur le lac des Deux-Montagnes, poussé par le faible courant et le vent capturé par plusieurs voiles carrées déployées sur des mats rudimentaires. À l'arrière et sur le pourtour de l'immense plate-forme de 1,2 mètre d'épaisseur, une centaine d'hommes armés de longues rames de 9 mètres maintenaient le cap de façon à diriger le radeau à l'entrée de la rivière des Prairies sous la supervision du maître de cage. Au milieu d'un véritable petit village composé de tentes, de maisonnettes et d'abris de fortune disposés sur la plate-forme, des volutes de fumée s'élevaient d'une *couquerie* destinée à nourrir de fèves au lard les radeleurs affamés. Les radeaux arrimés entre eux comptaient de 200 à 250 *cribes* ou *drames* en 25 rangées de 8 cribes de large. Cette île flottante de 457 m de longueur sur 60 m de largeur couvrant une superficie d'un hectare contenait quelque 32,900 mètres cubes de bois. Les grumes équarries de bois dense de chêne reposaient sur des pièces de pin blanc qui assuraient la flottaison des cribes attachés par un grand nombre de traverses de rondins et de pièces de charpenterie de bouleau liées par des *harts* souples et des milliers de chevilles de bois. À l'approche de L'Abord-à-Plouffe, à mesure que les rives se rapprochaient, les cageux commençaient à retirer les chevilles, à défaire les liens et à démanteler le train en petits radeaux individuels. Les manœuvres des pilotes seraient délicates pour les passer par petits groupes dans le chenal entre les piliers de trois grands ponts disséminés sur les prochains kilomètres de la rivière. Environ 1000 trains de bois arrivaient à L'Abord-à-Plouffe d'avril à octobre, ce qui maintenait le petit village en effervescence.

Le premier passage étroit à la tête de la rivière était le pont Lachapelle. Une violente tempête avait abattu deux de ses quatre arches le 17 juillet 1855. Les ruines de l'ouvrage vieux de vingt ans avaient été démolies et le pont refait à neuf en 1858 par l'entrepreneur Jacques Normand, sous la supervision de l'ingénieur Thomas Coltrin Keefer, du Bureau des Travaux publics. La nouvelle structure comptait trois travées supportées par des arcs et des poutres triangulées de type Burr. Ni le père Lachapelle, ni le fils, ne virent le nouveau pont achevé, car ils étaient décédés quelques années plus tôt, soit en 1851 et 1853, respectivement. Les héritiers de feu Pascal Persillier dit Lachapelle, fils, avait mis le pont de péage en vente en juin 1858. Le marchand Benjamin-Henri Lemoine et le notaire Gibbs, de Montréal, étaient en charge de la gestion du dossier. La Société Delisle, Vinet et Compagnie s'en porta acquéreur, consolidant ainsi son monopole sur les ponts de la rivière des Prairies. Le nouveau pont ne présentait pas de difficultés majeures pour les cageux. Ses quais de protection massifs, maintes fois endommagés par les impacts des radeaux, protégeaient les jeunes charpentes. La structure sera entièrement couverte et lambrissée quelques années plus tard (pont Lachapelle, 61-49-01). Mais à la mi-avril 1865, des bourrasques de vent emporteront 30 mètres de sa couverture. [1]

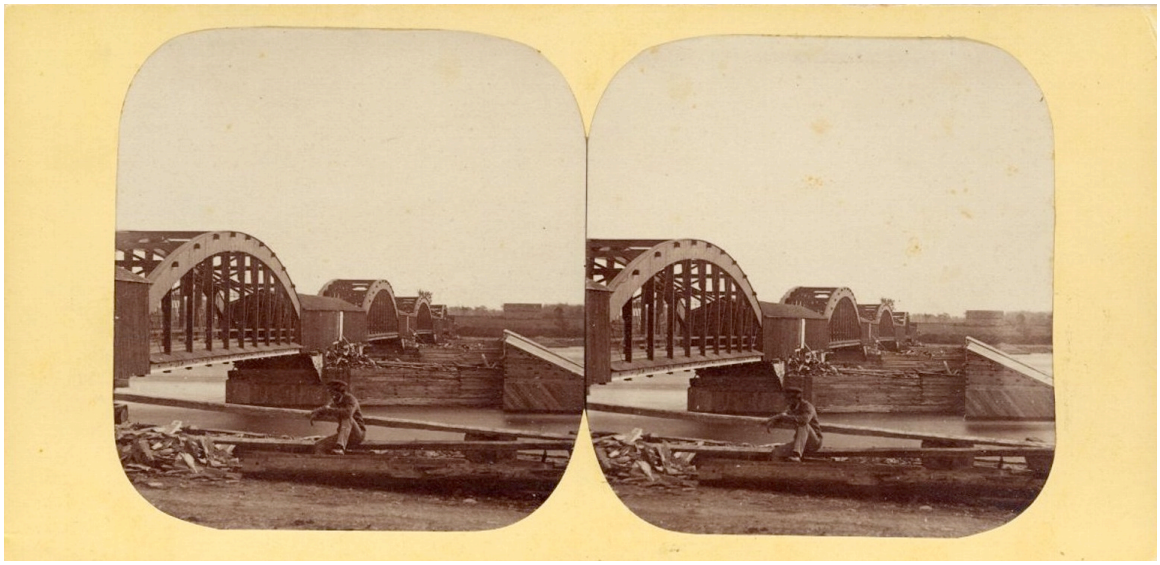
Une travée du deuxième pont de L'Abord-à-Plouffe, construit en 1858, et la maison de péage sur la rive sud. Alexander Henderson, 1859. Don de Mr. Stanley G. Triggs. Musée McCord MP-0000.1828.40.77.

Vers 1857 messieurs Delisle et Lemoine avaient fait l'acquisition de toutes les parts de la succession Lachapelle, fils, sur le pont des Saints-Anges, le troisième pont en aval. Mais constatant le très mauvais état d'une arche, les propriétaires le fermèrent en 1859. Ils firent abattre la travée défectueuse de 58 mètres de longueur par Romain Dusablon, constructeur de ponts de Saint-Vincent-de-Paul, et par l'entrepreneur Jacques Normand, de Montréal. Le bois a été livré près de l'endroit où la nouvelle arche devait être assemblée et levée. Mais les propriétaires ordonnèrent l'arrêt des travaux, car une nouvelle opportunité d'affaires venait de se présenter à eux. [2]

Le 22 février, 1859, le Séminaire vendit le pont Viau, le pont central qu'ils exploitaient depuis 8 ans, à Fabien Vinet et à son frère, Jacques-Janvier, curé de Sault-au-Récollet, le faisant donc passer au groupe Delisle-Lemoine. La structure de cet ouvrage imposant fut reconstruite par les entrepreneurs Jacques et François Normand la même année et elle fut partiellement couverte en 1860. Ses dimensions furent alors portées à 329 mètres en quatre travées supportées par un système porteur composé d'arcs en bois lamellés, de poteaux verticaux et de tirants métalliques entrecroisés, une variante du type Pratt conçue par l'architecte montréalais Joseph-Casimir Coursolle. La couverture complète des arcs sera achevée vers 1870 (pont Viau, 61-49-02). Ce système porteur fut utilisé à quelques reprises par les entrepreneurs Jacques et François Normand, notamment sur des ponts à Sainte-Anne-de-la-Pérade (1862) et à Rigaud (1864). [3]



Plan d'élévation de l'arc de type Coursolle construit à Rigaud, en 1864. Les quatre travées du pont Viau étaient du même modèle. Dessin Gaétan Forest



Le pont Viau (61-49-02) partiellement couvert vers 1860. Stéréogramme BAnQ P1000,S4,D6,P9.

Le pont Lachapelle de L'Abord-à-Plouffe et le pont Viau d'Ahuntsic demeuraient les seuls en service sur la rivière des Prairies. Le bac de messieurs Sigouin et Corbeil en aval de Sault-au-Récollet profitait de la fermeture du pont des Saints-Anges. Mais la décennie 1860 s'annonçait sous le signe de la persistance des conflits d'intérêts entre les propriétaires des ponts et les industriels du bois de l'Outaouais.

Des dommages aux ponts Delisle-Lemoine et Viau

La question des ponts constituant des obstacles à la navigation sur la rivière des Prairies se posait toujours en 1860. Les commerçants de bois se plaignaient des inconvénients causés à la navigation des trains de bois, car des collisions se produisaient régulièrement contre les piliers. Le 8 novembre, les procureurs Abbott & Dorman publiaient un avis pour obtenir un Acte au Parlement « pour faire disparaître certaines obstructions à la navigation » et faire abroger certaines clauses des Actes en vigueur concernant ces ponts. [4]

Mais cette fois c'étaient les propriétaires Delisle et Lemoine qui ripostaient en réclamant des compensations pour les dommages causés à leurs ponts par les radeaux de bois qui

ébranlaient les structures. Les commissaires du gouvernement devaient se pencher sur le dossier pour régler le conflit.
Le 1er juin 1861 un groupe d'experts montréalais se rendirent au Sault-au-Récollet et au hameau *Back River* pour faire l'examen des deux ponts situés à 1,6 kilomètre d'intervalle. Parmi eux, Robert Forsyth, ingénieur civil, Georges Wait, entrepreneur et superintendant des Travaux du Port de Montréal, John Atkinson, architecte, et Jacques Normand, constructeur de ponts et de quais publics. Messieurs Forsyth, Wait et Normand revinrent sur les lieux le 27 septembre, accompagnés de Stewart Gone Stewart, ingénieur civil, et de Patrick Macqueston, ingénieur civil et arpenteur de la Ville de Montréal. D'après les mesures prises par l'ingénieur Forsyth, le pont Delisle-Lemoine avait une largeur de 7,3 mètres et atteignait la longueur de 645 mètres, y compris l'appui sur l'île du Sergent. Les témoins notèrent l'absence d'une arche dont les débris n'étaient pas visibles, mais le bois de la nouvelle arche en construction, préparé depuis 2 ans, était alors entreposé près du site. Le pont barricadé n'était plus en service depuis l'achat du pont Viau par Delisle et Lemoine. [5]

Le 15 octobre c'était au tour de l'ingénieur civil Frederick Preston Rubidge, du Bureau des Travaux publics, d'examiner les ponts de Sault-au-Récollet, en compagnie de l'entrepreneur David Brown et de l'ingénieur civil John G. Sipple, tous deux de Montréal. Le Bureau avait droit de regard sur tout ce qui concernait la libre navigation sur les rivières, spécialement en regard du commerce du bois, une source de revenus très importante pour l'État. La réputation de monsieur Rubidge n'était plus à faire car il était un expert des ponts depuis plus de 25 ans. Le pont Delisle-Lemoine était constitué de six ou sept petites travées et de quatre grandes d'environ 55 mètres. L'ingénieur trouva la structure dans un état si précaire qu'elle ne valait plus la peine d'être réparée et les matériaux ne valaient même pas un recyclage. Le pont Viau était dans un meilleur état malgré des appuis sur les culées très dégradés qui ne lui assurait qu'une durée fort limitée. Des bourrasques un peu fortes pouvaient même le mettre en danger. Par contre, l'ingénieur n'a trouvé aucune trace tangible de dommages causés aux piliers de garde et à la structure par les radeaux si ce n'est une courte planche arrachée. Avec si peu de dommages, Rubidge considérait les quais de protection suffisants, sans nécessité d'en ajouter.

Le pont des Saints-Anges, en face de l'église du Sault-au-Récollet, avait été acquis des héritiers du meunier Lachapelle, par messieurs Vinet, Delisle et Lemoine, trois ou quatre ans plus tôt, soit 1857 ou 1858, et l'arche avait été aussitôt enlevée (1859), comme en témoignait l'architecte Atkinson, qui l'avait construite pour Lachapelle, fils, en 1848-49. Jacques Normand, un vieux routier de plus de 30 ans en matière de construction de ponts, affirmait avoir enlevé cette arche d'une longueur estimée à de 55 à 60 mètres à la demande des propriétaires Delisle et Lemoine parce ceux-ci en planifiaient le remplacement, la considérant comme défectueuse. Toutefois les travaux étaient interrompus depuis l'achat du pont Viau et par conséquent le pont n'était plus en service. [6]

Lors de leurs visites du 1er juin et du 27 septembre 1861, les experts prirent conscience du problème récurrent des dommages causés au pont par les cages de bois trop larges qui descendaient régulièrement sur la rivière. Ils constatèrent la présence de quais de protection en bois placés à courte distance devant les piliers du pont Delisle-Lemoine mais en nombre insuffisant et ils conseillèrent d'en ajouter cinq. Forsyth proposa également la construction de tels quais de protection pour le pont Viau, avec dessins à l'appui, et en estima le coût de construction à 14195$. La valeur du pont couvert serait donc portée à 40000$!

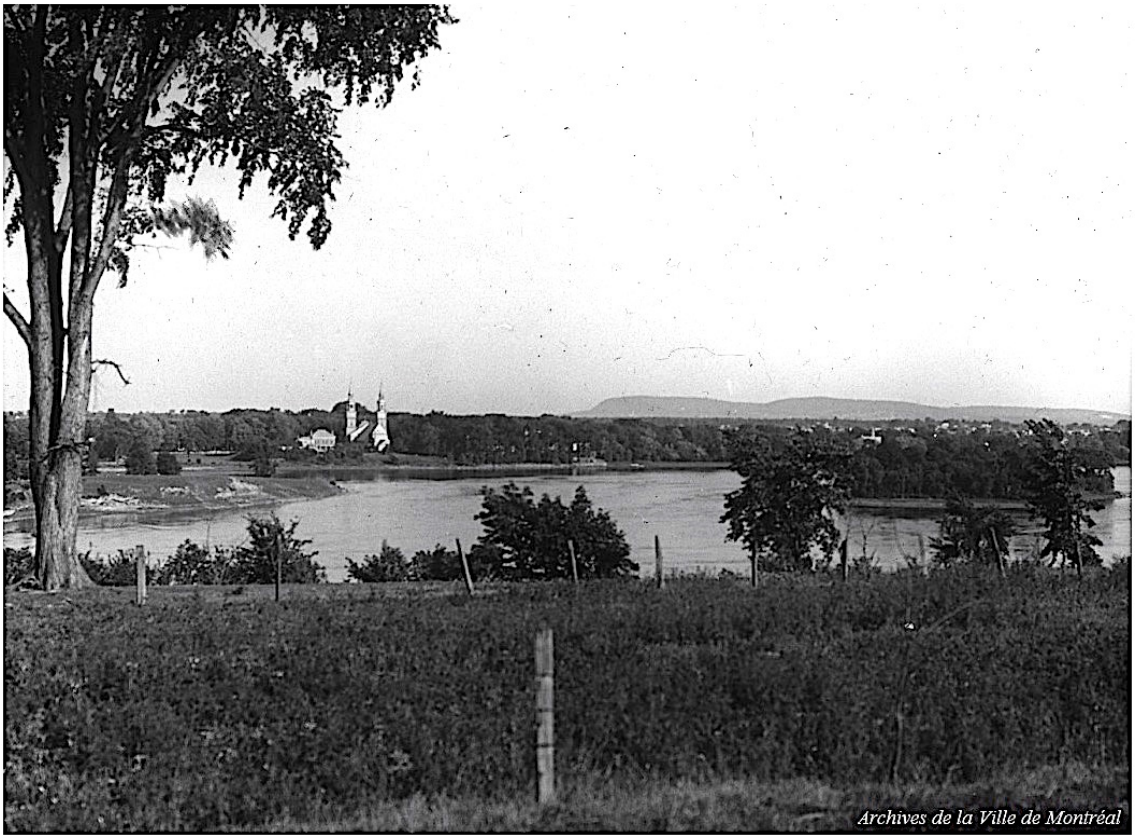
Lors de sa visite le 1er juin 1861, l'ingénieur Forsyth avait été témoin de la collision entre un grand radeau contre la structure du pont Delisle-Lemoine, qui en fut considérablement ébranlée. Forsyth avait aussi remarqué des dommages similaires au pont Viau. Sans l'ajout de quais de protection suffisants, l'ingénieur estimait que la valeur des ponts pourrait baisser de 35 à 40%.
Curieusement, l'estimé des dommages aux ponts par certains experts surpassait le rapport de l'ingénieur Rubidge du Bureau des Travaux publics.
On entendit les dépositions d'une trentaine de témoins tout au long de l'enquête. Parmi eux, des résidents de Sault-au-Récollet, mais aussi de Québec, Aylmer, Ottawa et Hawkesbury (Ont.) Plusieurs corps de métiers étaient représentés : entrepreneurs, fermiers, charpentiers, maçons, gardiens des ponts, et bien sûr, les marchands de bois, sans oublier quelques membres de l'Assemblée législative.

Suite au travail d'enquête réalisé en 1861, le Secrétaire C. Alleyn, mandaté par le Commissaire des Travaux publics, déposait à la Législature un rapport volumineux. À la lumière des résultats des audiences, il s'agissait d'analyser le bien-fondé des réclamations des propriétaires des ponts Viau et Delisle-Lemoine pour les dommages causés à leurs structures par le passage des cages de bois. Dans le document soumis au gouvernement, on désignait les ponts Viau et Delisle-Lemoine du nom de *Upper Bridge* et de *Lower Bridge*, respectivement. À l'audition des nombreux témoignages d'experts, de résidents du village et de gens de métier, on en arriva à la conclusion qu'une compensation devait être versée pour les dommages causés aux ponts, mais aussi que le pont *Lower* était une nuisance pour le commerce du bois, car il obstruait la navigation. La compensation versée serait de 5000$ pour les dommages au pont *Upper* et de 4000$ pour le pont *Lower*, dans l'éventualité où ce dernier ne serait pas aboli. Mais si, par contre, la décision finale était de l'enlever, la compensation pour sa valeur serait de 11000$, en incluant les bois préparés pour la nouvelle arche qui devait être reconstruite, mais dont les travaux avaient été interrompus. En ajoutant la valeur de rachat de la charte, ce montant atteindrait 19000$. [7]

Le pont Viau partiellement couvert. « Back River », Montréal, Walter Chesterton, 29 juin 1870, Archives nationales du Canada, ANC C-013149.

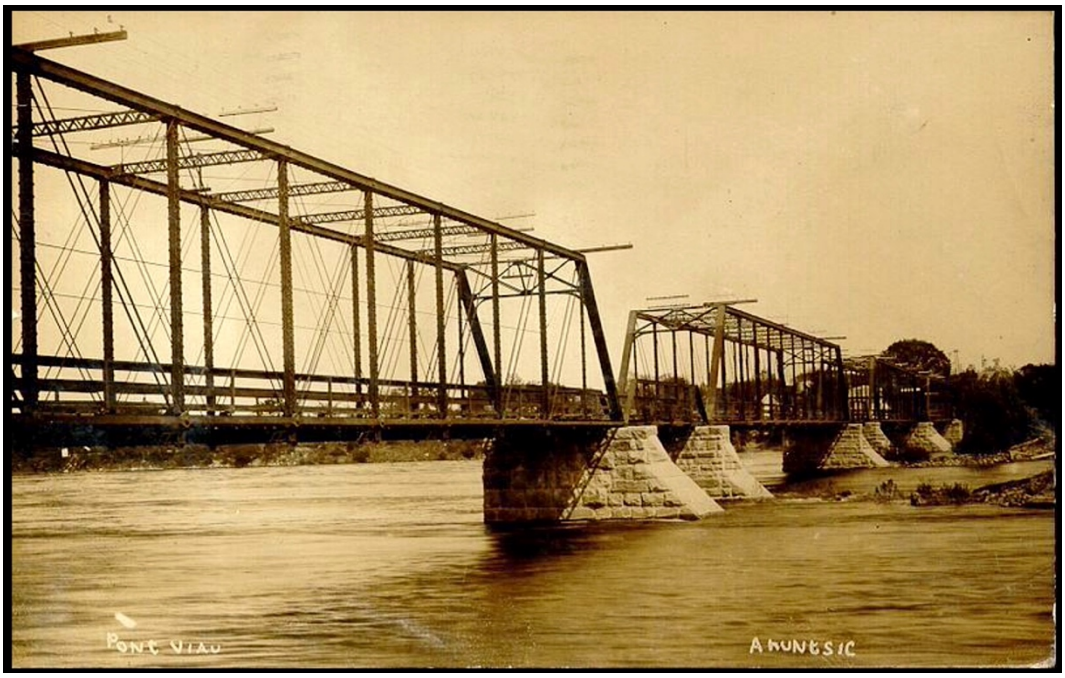
Le pont Viau vers 1870 avec ses trois travées en arc lambrissées et couvertes. Photo Alexander Henderson, coll. John Russell, Archives Notman, Musée McCord, MP-0000.10.91.

La décision finale du gouvernement a été le rachat du pont Delisle-Lemoine, qui par la suite a été vendu à l'enchère pour les matériaux qui furent retirés travée par travée en 1873 et 1874. L'île du Sergent, sur laquelle s'appuyaient les deux structures, est disparue sous l'eau après la construction du barrage et de la centrale hydroélectrique de la Rivière-des-Prairies en 1928-1930. [8]



L’église de Sault-au-Récollet (à gauche) et l’île du Sergent (à droite), aujourd’hui disparue, sur laquelle s’appuyait le pont des Saints-Anges de Delisle et Lemoine. À l’horizon, se profile le mont Royal.

La traverse sur la rivière des Prairies en aval de Sault-au-Récollet passa aux mains de Joseph L’Archevêque en 1881 dont la famille assura le passage des voitures jusque vers 1937 et maintint le service pour les piétons dans ce secteur jusqu’au début des années 1970. Plus en amont, le deuxième pont Viau en bois de 1859 a été remplacé en 1887 par une structure métallique de type Pratt à goupilles reposant sur des solides piliers en maçonnerie. [9]



Troisième pont Viau construit en 1887. Carte postale BAnQ P547,S1,SS1,SSS1,P002,P1996.

L'épopée des *cageux* s'est clôturée au tournant du XXe siècle. Cette pratique disparaissait en raison du déclin de l'industrie du bois équarri, le marché anglais se tournant progressivement vers le bois de sciage (planches), plus facile et sécuritaire à transporter par bateau. Y contribua aussi le développement du chemin de fer comme moyen privilégié pour acheminer le bois. Enfin, l'essor de l'industrie de la pulpe et du papier dont les billots étaient simplement jetés à l'eau et laissés à eux-mêmes pour descendre la rivière jusqu'à l'usine, créant le métier de *draveurs.* La navigation périlleuse des radeaux de bois sous les tabliers des ponts Lachapelle, Viau et Delisle-Lemoine fait partie d'un passé révolu.

Gaétan Forest, juin 2026

RÉFÉRENCES :
1- *La Minerve,* 25 mai, 20 novembre, 11 décembre 1858 et 30 avril 1859, 15 avril 1865.
2- *Report of Provincial Arbitrators on the claim of the Proprietors of Bridges across River des Prairies,* 1861; Nouvelle Commission d'enquête suite aux réclamations pour dommages aux ponts sur la rivière des Prairies, 1862, Documents de la Session.
3- Idem.
4- *La Minerve*, 28 décembre 1860; *L'Ordre,* lundi 16 décembre 1861; *La Minerve,* 1er février au 3 février*; Aperçus historiques de l'Île Jésus*, l'abbé J.-Urgel Demers; blogue *Ponts et traverses de la rivière des Prairies*, Stephane Tessier.
5- *Report of Provincial Arbitrators on the claim of the Proprietors of Bridges across River des Prairies,* 1861; Nouvelle Commission d'enquête suite aux réclamations pour dommages aux ponts sur la rivière des Prairies, 1862, Documents de la Session.
6- Idem.
7- Idem.

8- Isdem; *La Minerve,* 15 septembre 1865.
9- *La traverse de l'avenue L'Archevêque à Montréal-Nord,* L'Encyclopédie du MEM.