

LA FOURNÉE

Volume XI, n° 1

Septembre-novembre 2010

www.shrt.qc.ca

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA
RÉGION DE TERREBONNE
2070, rue Jacques-Cartier
Terrebonne, Québec, J6X 2T2
TÉLÉPHONE
(450) 492-5252
COURRIEL
INFO@SHRT.QC.CA

La Revue de Terrebonne verse 7500 \$ à la SHRT pour ses publications (À lire en page 3)

RÉÉDITION
«Le vieux pont de
Terrebonne», article
paru dans *La Fournée* à
l'hiver 1991-1992
Lire en page 7.

AU SOMMAIRE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 13 MAI 2010

La Société d'histoire de la région de Terrebonne a tenu son assemblée générale annuelle le 13 mai en la chapelle du Collège Saint-Sacrement. Les membres ont accepté le bilan d'action et les états financiers 2009-2010; ils ont adopté le plan d'action et le budget 2010-2011.

Suite à la page 4

UN BÂTIMENT EXCEPTIONNEL

En 1730 (ou 1731) **Louis Lepage de Sainte-Claire** concéda au meunier François Simon dit Léonard un emplacement de 60 pieds de front (mesures françaises) sur le chemin du Roy et de 280 pieds de profondeur sur le «chemin qui mène au moulin».

Suite à la page 5

PROGRAMME D'ACTIVITÉS AUTOMNE 2010

La Société d'histoire dévoile son programme de conférences pour l'automne 2010. Pour la programmation complète, consulter le site internet www.shrt.qc.ca/calendrier1011.html

À lire en page 12



Conseil d'administration pour l'année 2010-2011



Bâtiment exceptionnel, boulevard des Braves (1945)



Jacques Lacoursière, historien

NOTRE PROCHAINE CONFÉRENCE

Le jeudi 23 septembre
2010 à 19 h 30.

Tous les détails à la
page 12.



Le Collège Saint-Sacrement de Terrebonne accueille provisoirement la SHRT dans ses locaux.



Claude Blouin, président de la SHRT

RELANCE DU BULLETIN LA FOURNÉE

C'est en novembre 1992 que paraissait la dernière livraison de *La Fournée*, bulletin d'information de la Société d'histoire de la région de Terrebonne. C'est avec grand plaisir que nous reprenons sa publication dans des conditions beaucoup plus avantageuses qu'à l'époque, considérant les progrès à pas de géant des technologies de l'information et des communications. Ainsi, la Société bénéficiera d'une visibilité accrue tant dans le milieu, grâce à une distribution par courrier électronique à ses membres et à ses partenaires, que dans l'internet en version numérique qu'il suffira de télécharger en un clic de souris. De bonnes lectures en perspectives.

SANS DOMICILE FIXE...

Peu de temps après sa fondation en 1975, la Société d'histoire aménageait dans le bureau seigneurial de l'Île-des-Moulins, avec le consentement du ministère des Affaires culturelles (aujourd'hui ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine). Mais cet hébergement fut de courte durée puisque la Société dut céder sa place à la nouvelle Corporation de

l'Île-des-Moulins, mandatée pour assurer l'animation du site historique. Depuis ce temps, la SHRT est sans domicile fixe... Lorsqu'il a fait appel à la «vieille garde» de la Société en février 2008, Aimé Despatis avait une seule et unique préoccupation : trouver le plus rapidement possible un local, voire un immeuble, suffisamment grand pour accueillir la SHRT, y conserver la dernière partie de ses archives et accueillir convenablement les personnes passionnées d'histoire. Malheureusement, son souhait le plus cher n'aura pas été exaucé avant sa disparition prématurée! Nous sommes encore et toujours un «organisme errant» après 35 ans d'existence et de «loyaux services» à la communauté.

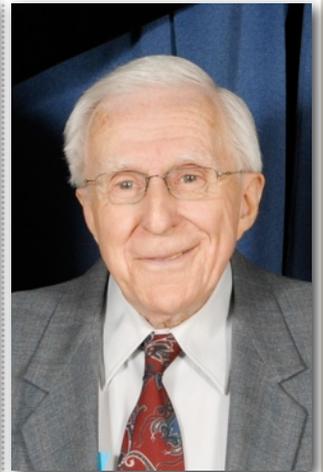
Depuis le mois de mai 2008, le conseil d'administration a fait de la recherche d'un lieu d'hébergement permanent sa principale priorité d'action. Actuellement, la direction du Collège Saint-Sacrement met généreusement quelques locaux à sa disposition, afin d'entreposer et d'inventorier la dernière partie des précieuses archives d'Aimé Despatis.

Claude Blouin, président

Une courte présentation s'impose. J'ai 65 ans. J'ai fait carrière à titre d'enseignant et d'administrateur dans le système public d'éducation du Québec à Laval, Terrebonne, Lachute et Saint-Jérôme. J'ai amorcé une «deuxième vie» en 2002. J'ai une formation universitaire en histoire et je suis l'un des membres-fondateurs de la SHRT.



Gilles Bordonado, directeur général de La Revue et Claude Blouin, président de la SHRT



Aimé Despatis, membre fondateur

LA REVUE VERSE 7500 \$ À LA SHRT POUR SES PUBLICATIONS

Au terme de l'assemblée générale annuelle de la Société d'histoire, tenue le 13 mai 2010, monsieur Gilles Bordonado a annoncé le versement par *La Revue* d'une commandite de 7500 \$ en soutien au programme de publication de brochures historiques mis de l'avant par la SHRT pour l'année 2010-2011. Il a aussi proposé la formation d'un comité de financement qu'il pilotera afin de récolter la seconde portion des 15 000\$ requis pour la réalisation du programme.

PROGRAMME DE PUBLICATION

La SHRT a inscrit dans son plan d'action 2010-2011 la publication de quatre brochures historiques :

- 1) *Histoire des chemins de fer du Sud de Lanaudière* par Claude Martel;
- 2) *La maison Auger* par Alain Houle;
- 3) *Le manoir Fraser-Mackenzie-Masson* par Louise Proulx;
- 4) *Les Patriotes du comté de Terrebonne, 1837-1838* par Richard Lagrange.

Monsieur Richard Lagrange, membre du conseil d'administration, assurera la supervision et la coordination du programme de publication de la Société d'histoire pour la prochaine année.

MEMBRE HONORAIRE DE LA SOCIÉTÉ

Gilles Bordonado, principal partenaire de la Société d'histoire en a été fait membre honoraire. Il importe de rappeler le rôle joué depuis plus de 35 ans par *La Revue* et ses directeurs successifs, monsieur Aimé Despatis, madame Marie-France Despatis et monsieur Gilles Bordonado, dans l'évolution de la Société d'histoire de la région de Terrebonne depuis sa fondation en 1975. La contribution du journal à la diffusion de l'histoire régionale et à la protection du patrimoine a été exceptionnelle. La SHRT tenait donc à souligner cet apport et le soutien indéfectible de monsieur Bordonado et de *La Revue* dans la relance de la Société d'histoire, notamment par le prêt d'un local de réunion et son soutien publicitaire et promotionnel.

Un programme ambitieux de publication de brochures historiques, estimé à quelque 15 000 \$, a été proposé par le conseil d'administration et adopté par l'assemblée générale le 13 mai 2010.

Assemblée générale annuelle tenue le 13 mai 2010

Suite de la page 1

Les membres présents ont aussi reconduit pour un second mandat tous les officiers sortants du conseil d'administration élus en mai 2009 (voir la photo ci-contre).

BILAN D'ACTION 2009-2010

Quelques dossiers prioritaires ont été au centre des préoccupations du conseil d'administration au cours de l'année écoulée, dont ceux de la maison d'histoire, de l'inventaire des archives de monsieur Aimé Despatis, du site internet et du financement.

En janvier 2010, la Société d'histoire a proposé à ses partenaires l'*Espace culturel Terrebonne*, un concept innovateur, de revitalisation économique et patrimoniale du Vieux-Terrebonne, un poste d'accueil de Tourisme des Moulins et une porte d'entrée des visiteurs dans le Vieux-Terrebonne historique. Par ailleurs, elle a reçu deux subventions afin de procéder au classement et à l'inventaire des archives d'Aimé Despatis versées à la Société en mai 2009. À cet effet, Bibliothèque et Archives nationales du Québec a accordé 2750 \$ et un montant complémentaire de 1000 \$ a été octroyé par la Caisse populaire Desjardins de Terrebonne. La SHRT a aussi amorcé la construction de son propre site internet; celui-ci a été mis en ligne le 6 juin dernier. D'autres dossiers étaient sur la planche, dont la formation d'un comité de recherche de partenaires pour le financement des activités et du programme de publication de brochures sur divers thèmes de l'histoire du sud de Lanaudière. Tout au long de l'année,

la SHRT a tenu des conférences mensuelles, auxquelles ont assisté quelque 250 personnes.

PLAN D'ACTION 2010-2011

Au cours de la prochaine année, la SHRT mettra de l'avant son plan de mise en valeur du Vieux-Terrebonne et travaillera de concert avec ses partenaires à la présentation d'un mémoire commun à la commission consultative sur la politique culturelle de la Ville de Terrebonne. Elle établira des liens de collaboration avec la Société de développement culturel de Terrebonne (SODECT) et la Société de développement et d'animation de Mascouche (SODAM). Finalement, l'assemblée a adopté un budget de 25 500 \$ pour le prochain exercice financier.

Claude Blouin

DEVENIR MEMBRE

Pour devenir membre de la Société d'histoire, il suffit de télécharger et de compléter le **formulaire** d'adhésion et de le faire parvenir avec votre chèque dûment signé à l'adresse suivante:

Société d'histoire de la région de
Terrebonne
2070, rue Jacques-Cartier
Terrebonne, Québec
J6X 2T2



Conseil d'administration élu le 13 mai 2010

Dans l'ordre habituel : Claude Martel (v.-président), Claude Blouin (président), Caroline Moïse (secrétaire), Arthur Heppell (trésorier), André Viger, Richard Lagrange et André Fontaine (administrateurs). Il reste encore un poste à combler.

Un bâtiment exceptionnel sur la rue L'Atrappe (boul. des Braves)

Suite de la page 1

LES PREMIERS NÉGOCIANTS

Lorsqu'en 1741 le meunier vendit son emplacement au négociant de grains Pierre Papin, il y avait érigé une maison en pierre de 31 pieds de long sur 27 pieds de large, couverte de planches et d'autres bâtiments encore «imparfaits». Le négociant Alexandre D'Ailleboust de Cuisy occupait l'emplacement de l'autre côté du chemin du moulin, attenant à l'écluse (parc des Braves). En 1747, Pierre Papin céda l'emplacement au tailleur d'habits et négociant **Joseph Durocher** de Montréal; le site avait plutôt belle allure avec sa maison en pierre à deux cheminées, couverte de planches doubles, partagée en une chambre, une cuisine, un magasin, un cabinet, une cave et un grenier. Il y avait de plus un hangar de poteaux mis en terre de 30' sur 25', entouré de madriers et couvert de planches, qui abritait un bluteau; un second hangar de 30' sur 15' aussi couvert de planches, une petite écurie et un jardin clos en pieux debouts complétaient l'ensemble.

FRANÇOIS SÉGUIN

L'emplacement changea de main rapidement; dès 1750, Durocher le vendit à Germain Lepage de Saint-François. Lorsqu'en 1763, ce dernier l'échangea avec François Séguin, il comprenait une allonge de maison en pierre de 20 pieds sur 30, joignant la «vieille maison tombant en ruines.» Dans l'état actuel de nos recherches, nous ignorons ce qu'il advint de la maison et de l'allonge entre 1763 et 1787.

Seize ans plus tard, en 1779, François Séguin subdivisa son emplacement et céda à son fils Jean-Baptiste un lot de 60 pieds sur 63, dans la partie au nord, à l'intersection du chemin du Roy et du chemin qui menait au moulin, là où se dresse aujourd'hui le restaurant l'Étang des Moulins. Cette transaction ne fournit aucune information significative sur la maison en pierre.

CHARLES-BAPTISTE BOUC

Il faut attendre la vente de l'emplacement en 1787, par François Séguin au marchand

Charles-Baptiste Bouc, pour apprendre qu'il s'y élevait encore une maison en pierre. Or, en 1795, le marchand procéda à une transformation importante de cette maison. Un marché de construction passé entre C.-B. Bouc et le maître-maçon Joseph Simon dit Léonard (coïncidence ?) révèle que la maison prit à peu près l'allure qu'elle avait en 1925 (voir la photo ci-contre). Le maçon s'engageait à livrer une maison de 50 pieds de long sur la largeur de la maison qui servait de résidence à Bouc, la joignant au sud et de même niveau de sorte qu'elle ne fit qu'un seul corps de bâtiment; on perça une ouverture dans les deux murs mitoyens pour poser une porte de communication entre les deux bâtiments. Un mur de 2,5 pieds d'épaisseur partagea la la nouvelle partie au sud sur toute sa longueur de 50 pieds. L'édifice atteignit des dimensions imposantes de 90 pieds de long



Bâtiment en 1925; à l'avant-plan la partie ajoutée en 1795.

«Photographie de la maison de pension du père du photographe Edgar Gariépy située à Terrebonne, en 1925, avant qu'elle ne lui appartienne. On y voit la rue, ainsi que le clocher d'une église à l'arrière-plan.»

Archives de la Ville de Montréal, Fonds Edouard Gariépy; G-2551.

sur la rue L'Atrophe et de 30 pieds en profondeur.

JACQUES DORION ET DAVID THOMPSON

Ce fils de Jacques-Louis Bouc (ou Bock) fut élu député d'Effingham en 1796. Deux ans plus tard, il fut impliqué dans une affaire de fraude de blé, traduit en justice et condamné à la prison. Il fut expulsé de l'Assemblée du Bas-Canada en mars 1799, en 1800 et en 1801. Ses déboires ne faisaient que débiter, qui le menèrent à une quasi-faillite en 1820. Avec le consentement de son épouse Archange Lepage, il vendit l'emplacement, la résidence et le magasin à un partenaire d'affaires et homme politique, **Francis Badgley**, qui les céda quelques mois plus tard, en juillet 1800, au marchand Jacques Dorion. Si ces transactions mettent des hommes influents de Terrebonne à l'avant-scène, elles ne fournissent aucune information sur l'état ou l'utilisation du bâtiment. Jacques Dorion fut très prospère en affaires à Terrebonne et à Saint-Eustache; il le fut moins dans sa vie privée. Son biographe Jacques Lessard écrit que c'était un homme chicanier et parfois violent. Il eut des démêlés judiciaires avec son épouse, son beau-frère Pierre Decousse et le notaire Joseph Turgeon qu'il frappa; dans ce cas l'affaire fut réglée hors cour moyennant une indemnité versée. Vers 1810, Dorion s'installa définitivement à Saint-Eustache. Il ne vendit l'emplacement qu'en septembre 1812 au voyageur et cartographe **David Thompson**, qui, selon ses biographes, aurait tracé dans sa demeure de la rue L'Atrophe, sa carte du nord-ouest canadien, du Lac Supérieur au Pacifique. Le séjour à Terrebonne de Thompson fut de courte durée; il s'établit

avec sa famille à Williamstown, dans le Haut-Canada, dès 1815.

ABNER BAGG ET JOHN FRASER

Ce n'est qu'en 1818 que l'emplacement fut vendu à **Abner Bagg**, homme d'affaires de Montréal engagé notamment dans la construction du canal Lachine. Durant ces années, la maison et le magasin auraient-ils été loués ? Dans l'état actuel de nos connaissances, rien n'indique que l'édifice fut modifié, loué, ou que Abner Bagg y résida lui-même. En 1979, la Société d'histoire écrivait dans sa brochure *Circuit historique*, qu'une section «aurait servi de manufacture de chapeaux»; cette affirmation reposait sur un marché de construction de 1830 et sur le recensement de 1831 qui mentionne la présence de chapeliers dans le bourg. Or, nous n'avons pas pu retracer le marché cité dans les greffes des notaires et les archives de la Société ont été dispersées.

En 1835, Abner Bagg vendit l'emplacement au chirurgien Simon Fraser pour son fils John. Ce dernier semble l'avoir occupé immédiatement et en utilisa une partie comme magasin, louant l'autre à la Cour de circuit, dont le notaire Barnabé-Léandre Lepage fut le greffier. En 1846, le marchand John Fraser subdivisa l'emplacement et céda au marchand Paul-Éloi Marier un lot de 28 pieds de front sur 58 de profondeur, dans la partie au sud, avec une maison et une écurie. Rappelons que ces deux hommes furent engagés dans les événements de 1838. C'est à suivre...

Claude Blouin



Le bâtiment abritant la Home Shoe de 1932- à 1976

Au fil des décennies, depuis 1741, cet édifice servit, en tout ou en partie, de grenier ou de magasin général.

LE VIEUX PONT DE TERREBONNE

RÉÉDITION D'UN ARTICLE DE CLAUDE MARTEL

PUBLIÉ DANS *LA FOURNÉE*, VOLUME IX, N° 1-2 (HIVER 1991-1992)

Nous savons que depuis le début du XVIII^e siècle, un petit bourg commercial est en formation autour de l'Île-des-Moulins. On y accède par voie d'eau par la rivière Jésus (des Mille-Iles) ou par le chemin du Roy depuis Lachenaie, en empruntant la traverse du Bout-de-l'Île. A compter de 1780, un bac (traversier) est mis en service entre Terrebonne et l'Île Jésus. On prenait ce bac au pied de la rue Saint-Joseph et on accostait sur le terrain de Toussaint Marier (père) à Saint-François-de-Sales.

L'idée d'un pont germe à Terrebonne vers 1811, alors qu'un dénommé Porter [peut-être **Porteous**] en fait la proposition. Le tout reste au stade de projet jusqu'au 10 octobre 1833, où John Mackenzie, marchand et propriétaire de la traverse, propose de former une association d'actionnaires pour bâtir un pont à péage de Terrebonne à l'Île Jésus. Quelques semaines plus tard, 17 personnes (dont 10 de Terrebonne) ont souscrit à cette entreprise, formant un total de 28 parts à 25£ chacune. C'est ainsi que Mackenzie entreprend les démarches nécessaires auprès de la Législature de la Province du Bas-Canada afin d'obtenir les privilèges d'exploitation du futur pont, lesquels ne seront accordés officiellement que par le sanctionnement d'une loi en 1834. Au lendemain de Noël 1833, se tient la

première assemblée des actionnaires, dans la maison de Germain Raby, lequel agit comme secrétaire de la corporation. On constitue un comité de construction de neuf membres sous la présidence de Hoyes Lloyd de New Glasgow. Fait à noter, on ne se souciait guère d'avoir obtenu la sanction du gouvernement pour procéder... Était-ce dû au fait que le **député Turgeon** était un des actionnaires ?

Reste à définir l'emplacement du pont. Après discussion, on le fixe entre l'île du député Turgeon (Île Bourdon) et la terre de **F.-H.Séguin** (aujourd'hui rue Lepage). Toutefois on se fie à l'avis d'un expert, François Gigon de St-Eustache, pour l'emplacement et les plans de l'armature. Gigon conclut son choix vis-à-vis une rue non complétée, que l'on vient de nommer Saint-Norbert (aujourd'hui Chapleau), et dont le terrain appartient à John Mackenzie. Ce dernier fit ainsi don d'une bande de terrain de 24 pieds depuis la rue de la traverse (rue St-Joseph). Cette bande devint la route d'accès au pont, que l'on appelle depuis, la rue du pont [transformée en piste cyclable].

Du côté de Saint-François, le pont aboutit au pied de la terre de Toussaint Marier, lequel offre le terrain nécessaire pour le pont et s'offre d'entretenir la descente qui y accède, à ses frais. De sorte que le pont s'avance depuis Terrebonne, en ligne droite, puis

bifurque, au milieu, vers la droite jusqu'à Marier. Cependant, à la fin de 1838, la sortie de chez Marier est abandonnée et le pont [file] en droite ligne jusqu'au pied de la côte de Paul Labelle.

L'armature du pont, telle que proposée par Gigon, ne «comportera qu'une seule arche, là où le chenal passe, et cette arche sera supportée par deux piliers munis de projections, suffisantes à leur base pour briser les glaces qui viendront s'y heurter au printemps. Un troisième pilier sera érigé sur la batture. Des chevalets seront bâtis à tous les trente pieds et seront insérés dans les caissons. Les deux piliers de l'arche seront remplis de pierres en plein, et celui de la batture, jusqu'à la ligne de la plus haute eau [...] L'épinette rouge, le pin ou la prûche sera employée selon les travaux à exécuter sur l'armature. Quant aux piliers, ils seront en cèdre. La prûche du pontage devra avoir 2 pouces d'épaisseur, sauf au milieu du pont où elle sera de 10 pouces carrés. Sur l'un des piliers seront construites la maison du gardien en charge du péage ainsi que ses dépendances, semblables à celles de Porteous, et une barrière.»

Lorsque vient le moment de recevoir les soumissions en vue de la construction du pont, surprise, aucun entrepreneur ne se montre intéressé ! On a alors recours à l'embauche de

plusieurs ouvriers des environs engagés à la journée. Ces derniers sont pris en charge par deux actionnaires, Dominique-Séraphin Limoges et Charles Malboeuf dit Beausoleil qui, pour l'occasion, s'improvisent entrepreneurs de pont. Les travaux semblent bien se dérouler, puisqu'ils se terminent plus tôt que prévu, soit le 6 novembre 1835. Le lendemain, les experts Jos. Lajeunesse et A.-L. Whiteside en font l'inspection et déclarent le pont satisfaisant. «L'œuvre» est maintenant accessible au public!

Après sa réalisation, le comité de construction devient le comité d'administration. Il se compose de Pierre Augé, Antoine Masson, Germain Raby, John Mackenzie, Alpheus Kempton, Jos-Ovide et Jos-Alfred Turgeon. On ne tarde pas à solliciter des tarifs privilégiés, ou plutôt «gratuits» ce qu'on accorde d'abord aux Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, puis aux actionnaires, ensuite à leurs familles, puis à ceux de Saint-François qui réclament une réduction lorsqu'ils viennent aux moulins des Masson [...]! A la suite d'abus et de récriminations, les dirigeants se voient forcer d'abolir certains privilèges. En juin 1840, les actionnaires vont même refuser au seigneur Joseph Masson, un tarif de 8 deniers aller-retour (au lieu de 10) et ce, d'autant plus qu'à ce moment, il était devenu l'actionnaire le plus important depuis qu'il avait acquis les parts de Lloyd et Kempton. De plus, ce devait être encore plus vexant pour Masson qui venait tout juste de finaliser les démarches nécessaires pour l'achat de la terre de Paul-Eloi Marier à Saint-François, afin de permettre la construction prochaine du «Terrebonne Turnpike» (montée Masson) entre Saint-François-de-Sales et Saint-Vincent-de-Paul.

Peu après sa construction, les administrateurs du pont sont confrontés aux

problèmes d'entretien. Dès le premier printemps, les glaces ont violemment heurté les piliers lors de la débâcle, ébranlant sérieusement l'armature du pont. Toutefois, les revenus du péage sont minces et il n'y a plus de fonds en caisse pour procéder aux réparations. On a donc recours à **Joseph Masson** qui avance une somme de 100£. Peine perdue, on se rend compte que les glaces de la rivière sont une cause annuelle d'ennuis. Les débâcles de 1844 et 1845 emportent presque le pont avec elles. Malheureusement, à tout coup, c'est le seigneur Masson qui prête de ses deniers pour subvenir à la viabilité du pont. C'est ainsi que lorsqu'il meurt en 1847, Il est propriétaire de 78 p. cent des parts, la balance appartenant à J.-Alfred Turgeon. Pas surprenant qu'en octobre 1847, la veuve Masson se porte acquéreuse des parts de Turgeon pour devenir l'unique propriétaire de cet «éléphant blanc».

Les revenus du pont ne permettent pas encore d'en tirer un véritable profit, l'entretien en souffre donc, au point qu'en 1862, il est question d'en reconstruire un neuf. Peut-on parler de rénovation ou de reconstruction ? Toujours est-il qu'à l'été 1862, Joseph Labelle, père et fils, reçoivent 1250\$ pour leurs travaux. Le même scénario se répète en 1874, le pont doit être rénové et l'on installe un traversier temporaire au cours de l'été. En dépit des nombreuses réparations, il faut encore refaire le pont, à l'été de 1883. Cette fois la facture s'annonce onéreuse; Matthew Moody and Sons soumissionne à 25 585,28\$. Cette fabuleuse somme retarde le projet. La débâcle de 1885 emporte à nouveau une partie du pont avec elle. La



Pont de bois de Terrebonne vu de Saint-François

Dominique-Séraphin Limoges et Charles Malboeuf dit Beausoleil, s'improvisent pour l'occasion, entrepreneurs de pont. Les travaux semblent bien se dérouler, puisqu'ils se terminent plus tôt que prévu, le 6 novembre 1835.

situation devient si alarmante que la Municipalité de Saint-François-de-Sales accorde une licence de traversier. La succession Masson, devenue propriétaire du pont après le décès de la seigneuresse Masson, mandate l'architecte H.-M. Perrault afin d'apporter les améliorations nécessaires et donner plus de force à l'armature du pont.

Au printemps de 1887, le niveau de la rivière est si élevé que les glaces accrochent en-dessous du pont, arrachant par la suite cinq de ses onze arches et quatre de ses piliers. Voyant cela, les propriétaires n'ont d'autres choix que d'envisager la construction d'un pont permanent. C'est dans ce contexte que l'ex-lieutenant-gouverneur du Québec, **Louis-François-Rodrigue Masson**, entreprend des démarches auprès du gouvernement provincial, de la Ville de Terrebonne et de la Municipalité de Saint-François-de-Sales afin de trouver un accord visant à partager les coûts de construction de ce projet. Le 10 août 1887, l'ingénieur des Travaux publics du Québec (M. Vallée) est à Terrebonne et recommande trois sites: a) à 500 pieds en amont du chemin de fer (face à l'actuelle rue Léveillé), b) au pied de la rue Sainte-Marie, c) depuis l'Île-des-Moulins en passant par la pointe de l'Île Saint-Jean, privilégiant toutefois un pont en fer passant par l'île Saint-Jean, lequel est alors évalué à 37 250\$.

Le problème prend des proportions qui inquiètent la population. Les contribuables forcent la Ville de Terrebonne à «bouger». Cependant, les finances de la Ville de Terrebonne ne lui permettent pas d'entreprendre un projet semblable. Masson intervient donc auprès d'**Honoré Mercier**, notre premier ministre, afin de négocier pour que Québec défraye la majeure partie des coûts. Masson gagne son point!

Le 11 octobre 1888, l'ingénieur-directeur des Travaux publics du Québec est à Terrebonne. Il désapprouve le projet d'un pont passant par les îles des Moulins et Saint-Jean et ne se montre pas trop favorable à l'idée des habitants de Terrebonne voulant maintenir le nouveau pont au même endroit, expliquant que l'assise du pont se trouve inondée tous les printemps. Lorsque l'ingénieur Vallée revient à Terrebonne, il ne se soucie guère du rapport de son supérieur et propose que le pont soit érigé au bout de la rue Saint-Joseph. Les discussions de coulisse se poursuivent. Masson signale à Mercier que les coûts apportés par l'ingénieur Vallée ont fait peur aux élus municipaux, et qu'une entreprise privée dirigée par un échevin de Montréal, serait disposée à offrir ses services à moindre coût. Lorsque les choses deviennent sérieuses, à l'été 1889, Québec se voit disposer à fournir 20 000 \$, la succession Masson 2 000\$, la Ville de Terrebonne 10 000\$ et la Municipalité de Saint-François-de-Sales 1000\$, soit un fond total de 33 000\$, ce qui correspond aux premières analyses.

Quelques jours plus tard, le commissaire des Travaux publics signale au premier ministre que le projet de Terrebonne coûtera 44 000\$ et non 33 000\$. Le 9 août 1889, la Ville de Terrebonne ne consent pas à hausser sa contribution au projet. Mercier se voit forcé de communiquer que «le refus de la Municipalité ou des municipalités et personnes intéressées de contribuer pour plus de 13 000\$ à l'exécution de cette entreprise, semble [...] devoir mettre fin aux négociations entamées il y a plus d'un



Pont de fer avant son démantèlement en 2008

En 2008, le «vieux pont» de Terrebonne a été remplacé par un nouveau pont en acier et béton, plus large, comportant une voie piétonnière et une piste cyclable. On n'a malheureusement rien conservé du vieux pont de fer...

an». Masson essaye de nouveau auprès de Mercier. Les nouveaux chiffres de septembre indiquent que le projet coûterait 44 790\$, mais tout se termine le soir du 5 octobre 1889 alors que le conseil municipal refuse l'offre du gouvernement. C'est ainsi que, pendant plusieurs autres années, le pont doit subir les assauts continus de la débâcle. On note même un accident qui aurait pu être tragique, en décembre 1891, alors qu'Alexis Archambault, traversant le pont en traîneau, voit subitement une planche céder sous son poids, pour faire une chute de douze pieds dans l'eau glacée, tandis que sa voiture reste suspendue dans le vide, retenue par l'attelage du cheval. Le malheureux s'en tira avec une bonne frousse.

Au printemps de 1892, les chevalets soutenant le pont sont détruits. Doit-on réparer ou reconstruire? Faut-il dès lors souligner que la Succession Masson n'avait plus d'intérêts tant légaux (la charte du pont expirait en 1884) que financiers pour ce pont et que, dans une certaine mesure, les montants injectés à son entretien étaient beaucoup plus bénéfiques pour les habitants de Terrebonne et de Saint-François que pour eux-mêmes? C'est dans ce contexte qu'on offrit à ces deux municipalités la propriété du pont. Il n'y eut aucune réponse!

En 1894, les autorités municipales s'impatientent et vont même jusqu'à mettre les propriétaires du pont en demeure. Masson leur rappelle son offre à laquelle il n'y a jamais eu de réponse. Entre temps, la «Montreal Park & Island Railway Company» projette de faire une ligne de tramways entre Terrebonne et Montréal, offrant

par le fait même, la possibilité d'un partenaire pour le nouveau pont. L'année suivante, la M.P. & I.R. Co. délaisse le projet. Masson se voit forcé d'écrire à la Ville, leur disant qu'il maintiendra «un pont volant» à Terrebonne, dont la structure sera enlevée à l'approche de l'hiver, pour être remise en place au printemps.

À la fin de 1896, l'ingénieur des Travaux publics du Québec est de retour à Terrebonne pour faire effectuer une série de plans en vue d'un futur pont qui, cette fois, sera susceptible de supporter le poids d'un tramway. Toutefois, les études soumises par Québec ne rencontrent pas la visée de la succession Masson, et c'est d'ailleurs un peu ce qui explique qu'en 1906, les propriétaires abandonnent leurs droits d'opération d'un pont à Terrebonne et ce, en vertu d'une charte expirée depuis longtemps.

Le 10 juin 1906, le conseil municipal de Terrebonne décide, grâce au vote prépondérant du maire, d'entamer, de concert avec le gouvernement provincial, les travaux nécessaires à la construction d'un pont neuf, en fer, au même endroit que l'ancien, au pied de la rue Saint-Norbert (aujourd'hui Chapleau). Les travaux commencent en octobre 1906 et se terminent en août 1907. Le maître d'œuvre est la firme montréalaise Phoenix Bridge, absorbée plus tard par la Canadian Vickers. Le projet total s'élève à 26 500\$.

Le banquet inaugural du nouveau pont «Préfontaine-Prévost» se tient le samedi 4 janvier 1906 à l'hôtel Bernardin de Terrebonne. Plusieurs centaines d'invités assistent à ce banquet. Le journal *La Presse* rapporte

que «À l'heure qu'il est, le droit de passage sur le pont de Terrebonne n'est pas encore (!) gratuit mais c'est bien la politique des autorités de la ville de Terrebonne de l'ouvrir tout grand au libre trafic dès que le permettront les circonstances.»

Faut-il rappeler à notre mémoire que le droit de péage a été accordé par le gouvernement provincial en 1907 afin de renflouer les dettes causées par le nouveau pont (18 500\$) et par quelques autres emprunts non remboursés. Dans les années 1920 et 1930, la plupart des routes à numérotation provinciale avaient fait abolir les péages sur les ponts. Voici que le 1^{er} décembre 1922, un grand incendie détruit la majeure partie de la ville de Terrebonne. C'est dans ce contexte, que le gouvernement ferma les yeux, temporairement (encore!) pour permettre à la Ville de se renflouer. Toujours est-il que la Ville de Terrebonne eut le temps de se renflouer plusieurs fois car, dans les années 1940 et 1950, les revenus du pont étaient si considérables, qu'ils permettaient à la Ville de maintenir son budget sans avoir à imposer aux contribuables un taux de taxation comparable aux autres villes de même catégorie.

Vers 1943, la Ville consulte un entrepreneur afin de paver le tablier du pont. Ce dernier déconseille fortement ce projet, étant donné que la structure ne pourrait pas supporter une charge supplémentaire! Le 10 mars 1959, une section du tablier du pont s'affaisse. On mit plusieurs jours à réparer les dégâts. Pendant ce temps, le pont fut fermé à toute circulation lourde; les personnes qui voyageaient en autobus étaient

contraintes de descendre à une extrémité, de traverser à pied, et de remonter dans le véhicule à l'autre bout. Nul besoin de spécifier qu'à la fin des années 1950, ce pont était considéré comme dangereux. Rappelons qu'il y avait un fort débit de circulation, notamment les fins de semaines d'été, quand la circulation était parfois paralysée jusqu'à Mascouche, car à l'époque l'on ne passait que dans une seule direction à la fois et ce, au rythme des feux de circulation et du percepteur du pont.

À l'automne de 1960, une requête de plusieurs milliers de noms est présentée au ministre des Travaux publics, M. René Lévesque, afin de procéder à la construction de la nouvelle route 18 (aujourd'hui l'autoroute 25) et pour que l'on «n'ait plus à recourir au célèbre pont de Terrebonne». La pétition porta fruit, les ingénieurs se mirent au travail et la nouvelle autoroute fut ouverte en 1965. C'est donc à ce moment (1^{er} septembre 1965) que la Ville de Terrebonne cessa de percevoir un péage sur le pont.

Ce petit pont, populaire pour sa «largeur», demeure encore bien utile pour les résidents de notre région. Que ferions nous sans lui à l'heure de pointe? Malgré ses 85 ans bien sonnés, «retapé» à quelques reprises, il demeure à notre mémoire collective bien plus qu'un simple pont, (qui soit dit en passant, est encore aujourd'hui évoqué sous le nom du petit pont de bois, pourtant en fer depuis 1907), mais un monument qui fait partie du visage patrimonial et de l'identité culturelle de Terrebonne.

Claude Martel

Une excursion «historique»

Il est dans la tradition de la Société d'histoire de clore sa saison d'activités par une excursion éducative dans un site riche en histoire et en patrimoine. C'est ainsi que le dimanche 30 mai 2010, la **Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine** accueillait la SHRT.

La visite était divisée en trois temps. En avant-midi, le président de la société d'histoire hôte, Gaétan Bourdages, faisait découvrir le site de la **bataille de La Prairie (1691)**, quelques maisons patrimoniales et deux croix de chemin situées en dehors des limites de l'**arrondissement historique du vieux La Prairie**. Après le lunch dans un restaurant, monsieur Bourdages a conduit et animé de main de maître une visite pédestre des principaux

attraits de l'arrondissement historique, qui correspond approximativement au



périmètre de l'ancienne palissade du fort français : l'église du XIX^e siècle et sa crypte, le site du vieux cimetière désaffecté, et l'ancien marché qui abrite aujourd'hui la Société d'histoire.

Pour terminer la journée, une rencontre de membres des conseils d'administration s'est déroulée dans les locaux de l'ancien marché tandis que d'autres visiteurs s'attardaient au soleil ou bouquinaient, profitant de la vente annuelle de vieux livres organisée par la Société d'histoire de La Prairie. Retour à Terrebonne sans encombre et dans la bonne humeur!



La Société d'histoire dévoile son programme d'activités pour l'automne 2010

LE 24 AVRIL 2011, L'HISTORIEN JACQUES LACOURSIÈRE SERA LE CONFÉRENCIER INVITÉ AU BRUNCH-BÉNÉFICE ANNUEL DE LA SHRT.

Jeudi 23 septembre 2010 : *La renaissance de l'Île-des-Moulins*, par André Fontaine
19h30 Salle 123 du Moulin neuf de l'Île-des-Moulins, Terrebonne

L'Île-des-Moulins constitue un site emblématique et le cœur culturel de la région. Comment a-t-on transformé un parc de maisons mobiles et des édifices abandonnés en un endroit qui constitue aujourd'hui le deuxième site en importance historique au Québec, et surtout, en un point de convergence culturelle au sud de Lanaudière. L'histoire ne fut pas toujours sans embûches, les relations qu'entretiennent les Terrebonniens avec « leur île » ont bien évoluées depuis 1970.

Jeudi 21 octobre 2010 : *Molson et le Québec*, par Gilles Laporte
19h30 Pavillon du Grand Coteau, 2510 boulevard Mascouche, Mascouche.

La relation entre les Molson et les Québécois n'a jamais été au beau fixe. En 1837, des Molson prennent bien les armes pour combattre les Patriotes et, en 1970, le « chien à Molson » est même couché sur la liste noire du FLQ. Qu'en est-il au juste? Dans *Molson et le Québec*, l'auteur retrace deux siècles de relation amour-haine entre le peuple du Québec et sa plus célèbre dynastie financière. Que ce soit par sa bière, sa banque, son rôle dans la navigation fluviale et le chemin de fer ou par le biais du hockey, la famille Molson a profondément marqué le Québec.

Jeudi 25 novembre 2010 : *Histoire de La Plaine*, par Claude Martel
19h30 Bibliothèque de La Plaine, salle Renaud, 6900, rue Guérin, Terrebonne (La Plaine).

Il se passe bien des années entre l'arrivée à La Plaine de Jacques Gauthier, en 1752, puis l'ouverture d'un bureau de poste, en 1879, et la fondation de la mission de Saint-Joachim, en 1915. Les Plainois durent attendre à 1920 pour avoir une paroisse bien à eux et voir la création de leur municipalité, en 1922. Ainsi, vous découvrirez pourquoi l'histoire de La Plaine est celle d'un long cheminement vers l'autonomie.

Pour plus de détails, consulter le site :

www.shrt.qc.ca/calendrier1011.html



Le Moulin neuf de l'Île-des-Moulins construit en 1850 par l'architecte John Atkinson



Jacques Lacoursière, historien