

et non pas le dernier, des procédures en expropriation que dut entreprendre la Compagnie, en s'appuyant sur un statut de 1869 (32 Victoria) intitulé « Acte des Chemins de fer de Québec ».

Nombreux étaient les propriétaires refusant d'accepter les premières offres à eux faites pour la voie projetée sur leur terrain, au point que la Compagnie fit même imprimer des formules de requête en expropriation dans les deux langues. Après avoir alloué aux intéressés un délai généreux, elle commença à déposer ses plaintes en Cour Supérieure le 17 juillet 1874 ²².

Le cas le plus typique — il suffira de le retenir comme exemple — fut celui de l'emplacement destiné à la future gare de Scott. Il y avait du terrain de deux propriétaires voisins, en bordure de la rivière Chaudière : chez Vital Fillion, 262 pieds de front et chez Octave Jobin 452 pieds, par 419 pieds de profondeur, dans les deux cas (au total 9 arpents et 24 perches en superficie). Dans les deux cas aussi, on régla la contestation par une sentence arbitrale du 16 septembre 1874 ²³, allouant \$315. à Fillion et \$2,100. à Jobin. L'offre primitive à ce dernier n'avait été que de \$1,300. Mais il se laissait encore tirer l'oreille, peut-être parce que sa maison se trouvait sur l'emplacement contesté. Il fallut que la Compagnie déposât en Cour Supérieure la sentence arbitrale et la somme de \$2,100., pour en arriver à un titre légal de propriété ; elle obtint gain de cause le 14 octobre 1875 ²⁴. Malgré sa défaite, Octave Jobin était payé en bel argent comptant, ce qu'aucun des autres créanciers ne pouvait plus alors escompter solidement, car les affaires avaient déjà mal tourné pour la Compagnie.

Nous n'entreprendrons pas de décrire toutes les tractations financières qui compliquèrent et ralentirent notablement la construction de la voie ferrée projetée. Ce sont les réalisations matérielles qui nous intéressent davantage.

S'étant assurée d'un certain capital, par la vente d'une partie de ses actions, la Compagnie, dont le siège social était d'abord à la Salle du Marché de Lévis, avant d'être transporté à 12, rue Saint-Pierre, Québec, accordait un premier contrat de construction, pour 50 milles de sa voie, le 31 décembre 1870 ²⁵, à nul autre que Jérôme-B. Hulbert, l'instigateur des chemins à rails de bois. Il s'engageait à construire en deux ans les premiers 30 milles, « jusqu'aux environs du village Ste-Marie de la Beauce », et le reste, l'année suivante, jusqu'à Saint-François. Une brochure éditée spécialement à cette occasion comporte, en plus du contrat, les cédules des prix et du matériel roulant et surtout les plans et devis

préparés par l'ingénieur de la Compagnie, John James Rickon, de Québec²⁶. Tous les détails techniques sont là. À la fin du contrat, les directeurs se réservaient toutefois le droit de substituer les rails de fer aux rails de bois, en compensant pour la différence de prix.

La précaution s'avéra opportune, quand on put voir ce qu'il advint ailleurs des rails de bois. Sur les six compagnies de même type incorporées en 1869, deux seulement utilisèrent le procédé Hulbert. L'une d'elles, dénommée la « Quebec and Gosford Wooden Railway », qui fut la première à circuler dans les limites actuelles de la ville de Québec, avait procédé de façon si expéditive qu'elle inaugurerait, dès le 26 novembre 1870, ses 26 milles de voie, allant du quartier Saint-Sauveur jusqu'au lac Saint-Joseph, dans le comté de Portneuf. Après avoir servi quelque peu avant les neiges, la voie devint impassable aux dégels du printemps et à chaque pluie ultérieure, parce que les rails de bois renflaient et tordaient dans tous les sens, sous l'action de l'humidité. Une seule autre ligne, entre Sorel et Drummondville, fit l'expérience durant l'année 1872, mais avec un résultat semblable.

Pendant ce temps, l'entrepreneur du Lévis et Kennebec effectuait les terrassements de sa voie, sur environ 27 milles. Louis-Napoléon Laroche entra en société, le 8 janvier 1873²⁷, sinon même avant cette date, avec le contremaître des travaux, Charles Armstrong Scott, pour l'achat et la préparation des traverses (dormants) et des rails. Ces derniers, en bois d'érable, devaient mesurer 14 pieds de longueur, 7 pouces de hauteur et 4 d'épaisseur. Une bille d'érable susceptible de donner deux rails de cette sorte coûtait \$1. à l'état brut. Les traverses devaient être entaillées à 4 pouces de profondeur pour tenir ces rails en place.

Mais, après avoir préparé une bonne quantité de bois, la Compagnie décida de poser plutôt tout de suite des rails de fer, pour ne pas avoir à subir l'expérience fâcheuse des compagnies précitées. Pour les trois premiers milles, depuis la ligne du Grand Tronc jusqu'à l'église de Saint-Henri, les rails de fer vinrent des États-Unis, ainsi que la locomotive numéro 1, baptisée du nom du Président, le Dr J.-G. Blanchet. *L'Événement* du 4 octobre 1873 raconte la fête qui avait marqué, la veille, à Saint-Henri, l'inauguration de ce tronçon embryonnaire du Lévis et Kennebec.

Au début de 1873, pareillement, l'entrepreneur Hulbert, qui avait royalement perdu la face, avec ses rails de bois, prit prétexte du fait que la Compagnie ne soldait plus ses versements, par manque d'argent liquide, pour transporter son contrat à Louis-Napoléon Laroche. Celui-ci se

retira du bureau de direction, pour pouvoir traiter valablement avec la Compagnie. En même temps, on décidait de recourir au capital britannique et le nouvel associé de Larochelle, Charles Armstrong Scott, choisi à cause de son nom anglais, était envoyé à Londres pour négocier des obligations en livres sterling. Il apportait un nouveau prospectus du chemin de fer, de 32 pages, pour intéresser les capitalistes.

Après s'être fait attendre deux saisons entières, la réponse de Londres arriva enfin, à l'automne 1873, par la voix d'un important spéculateur, John Langham Reed. Avec le revenu des obligations de la Compagnie lancées sur le marché, il était en mesure de fournir du capital liquide, par tranches respectables, et, à partir de l'ouverture de la navigation, en 1874, des lots de rails de fer totalisant 2,000 tonnes. *L'Événement* du 3 juillet, par exemple, nous apprend que le vapeur *Amelia*, venant de Cardiff, est arrivé la veille à Québec, avec un chargement de rails pour le Lévis et Kennebec. Et cela permit de terminer les premiers 28 milles de voie ferrée, en même temps que d'acquérir aux États-Unis, en novembre 1874, deux nouvelles locomotives et cinq wagons de première classe.

L'entrepreneur-associé Scott dira plus tard ²⁸ que la première section de ligne fut ouverte à la circulation le 20 juin 1875. Mais nous apprenons plus de détails à ce sujet dans Pierre-Georges Roy ²⁹. Depuis plusieurs jours, la population de Lévis avait entendu le sifflet des locomotives circulant jusqu'à Saint-Anselme. Enfin, le 23 juin, se déroulait l'inauguration officielle :

À 11.30 heures, le lieutenant-gouverneur (René-Édouard) Caron laisse Québec pour se rendre à la gare provisoire du chemin de Lévis et Kennebec, sur la rue Saint-Georges, entre les forts Nos 2 et 3. Il est accompagné par le président de la compagnie, l'honorable J.-G. Blanchet, le maire de Lévis, Georges Couture, les entrepreneurs, MM. Larochelle et Scott, les honorables Pierre Garneau, ministre des travaux publics de la province de Québec, et Peter Mitchell, ancien ministre de la marine et des pêcheries, etc., etc. Le maire Couture présente une adresse de bienvenue à M. Caron. À une heure, le premier convoi, composé d'un char de première et de cinq de seconde, se met en mouvement. Le second convoi, composé de plusieurs chars à passagers et d'un certain nombre de chars plates-formes sur lesquels on a mis des bancs, part peu après, emmenant avec lui tous ceux qui ont voulu y monter. À Saint-Anselme, le curé, l'abbé Poiré, et le maire viennent à la gare présenter une adresse au lieutenant-gouverneur Caron. Les convois se remettent ensuite en marche pour Scott, terminus temporaire du chemin de Lévis à Kennebec. Là, un dîner magnifique a été préparé pour les invités. Après le repas, la dernière lisse de la première section du chemin de fer de Lévis et Kennebec

est posée par le lieutenant-gouverneur Caron, qui déclare la voie ouverte au trafic.

Au début de juillet, commençait à paraître dans les quotidiens de Québec, les horaires, fréquemment modifiés par la suite, des trains réguliers circulant de Lévis à Sainte-Marie (*Le Canadien*, mardi, 13 juillet 1875) :

Tableau itinéraire—Le et après vendredi, le deux juillet, les trains voyageront comme suit : Le Train à passagers et du Fret laissera la rue Saint-Henri, Lévis, tous les jours (les Dimanches exceptés) à 5.30 heures p.m. arrêtant à la Jonction de Saint-Henri, au Village de Saint-Henri, à Larochelle, à Sainte-Hénédine et au Chemin Saint-François, arrivant à la Jonction Scott à 8.05 heures p.m. Au retour, laissera la Jonction Scott à 4 hre. a.m. arrêtant aux mêmes stations et arrivant à Lévis à 6 heures a.m. *Prix du passage.* De Lévis à la Jonction Scott, 1ère classe \$1.00, 2ème classe 0.50 . . .

Il y avait donc, au début, un arrêt au rang Saint-François, à mi-chemin entre Sainte-Hénédine et Scott. Quant à la gare Larochelle, du nom de l'entrepreneur, on aura compris qu'il s'agissait de Saint-Anselme. Pourquoi a-t-on laissé tomber par la suite un nom qu'il eût fallu conserver, en stricte justice, bien plus que celui de Scott ?

Il importe de signaler aussi que la gare de Scott, dénommée déjà Scott-Jonction, en prévision d'une rencontre avec le Québec Central, qui aboutirait à cet endroit, par delà la rivière Chaudière, se trouvait alors dans les limites de la paroisse de Sainte-Marie. C'est ainsi qu'on peut comprendre l'annonce faite par le curé Chaperon, dans son prône du 20 juin 1875, d'une « corvée . . . pour charroyage de la brique blanche qui est au dépôt du bas de la paroisse ». On était alors en train de reconstruire le Couvent de Sainte-Marie.

Profitant des circonstances et souhaitant pousser leur ligne jusqu'à Saint-Joseph, durant cette même année 1875, les entrepreneurs continuèrent les terrassements à travers Sainte-Marie. C'est alors qu'ils élevèrent le fameux viaduc (trestle) du Domaine, dont on a conservé une impressionnante photographie, et peut-être aussi le viaduc du « trou de la Bisson », dans le haut de la paroisse. Ce dernier, reconnu comme dangereux, fut bientôt supprimé. Mais celui du Domaine a été conservé et se perpétue sous forme d'un haut remblai, qui enjambe au moyen de ponts la route et la rivière Chassé.

Ce fut cependant une profonde déception pour les entrepreneurs de voir baisser l'appui de la finance anglaise en même temps que grimpaient leurs propres dettes de tous les côtés. Le plus vexant de tout, c'est que les

rails, attendus plus impatiemment que les fonds, arrivèrent trop tard à l'automne pour qu'on pût mettre cette année-là le prolongement de la voie en état de rendement.

Le financier anglais Reed, qui « ne s'était jamais pour un instant attendu à ce qu'on lui demandât de fournir tout l'argent requis pour la construction de la ligne »³⁰, était froissé, avec quelque raison, « de l'apathie et de l'indifférence manifestée par le Gouvernement et par le peuple, après avoir été si libéralement assistés par les capitalistes anglais ».

Dans cette conjoncture, les directeurs et entrepreneurs de la Compagnie voulurent stimuler l'intérêt des Beaucerons par des assemblées et par la distribution d'une circulaire, datée de Lévis, en octobre 1875, dont voici des extraits³¹ :

*Calcul approximatif de ce que perdent annuellement
les habitants de la Beauce parce qu'ils n'ont point de chemin de fer*

On prend un habitant de St-François qui doit aller au marché de Québec 6 fois par année : 2 jours aller, 1 jour en ville, 2 jours retour, à \$1.50 par jour avec sa voiture : 30 jours à 1.50 \$45.00
 Barrières 6 × 25 cts 1.50
 Déboursés de pension 30 × 20 cts 6.00
 Total.... \$52.50

En chemin de fer, ses six voyages (billet \$2.00 aller et retour) etc. 30.04

Par famille, perte annuelle \$22.46

Un marchand qui vend 40 tonnes d'effets par année économiserait \$400.00, qu'il est obligé de surcharger à ses clients.

Les 4618 familles de la Beauce perdant \$22.46, si on distrait 1/3 des familles n'ayant pas besoin d'aller en ville, il reste une perte annuelle de \$69,147., sans parler de la perte sur les marchandises vendues plus cher. Ce montant serait suffisant pour couvrir l'intérêt de \$812,000. de capital. Or, ce n'est que sur une somme de \$100,000. que la Compagnie leur demande de payer l'intérêt, après que les travaux seront complétés...

Pour mettre plus d'atouts en leur faveur, les entrepreneurs du chemin de fer s'adressèrent à Mgr Elzéar-Alexandre Taschereau, archevêque de Québec, natif de la Beauce, dont ils connaissaient l'intérêt pour ne pas dire le chauvinisme, en faveur de sa petite patrie. Ils obtinrent de lui une lettre circulaire adressée, le 10 octobre 1875, non pas directement aux habitants, mais « à Messieurs les Curés du comté de Beauce », afin qu'ils annoncent et encouragent la campagne de propagande. Voici le texte de cette lettre³² :

Monsieur le Curé,

Le comté de Beauce va être probablement appelé, dans quelques jours, à décider s'il doit prendre part, ou non, à la construction du chemin de fer de Lévis et Kennebec. Le clergé, qui n'a jamais été étranger à tout ce qui peut favoriser la prospérité matérielle du pays, ne saurait voir d'un œil indifférent cette entreprise dont l'importance est reconnue par tout le monde. Le comté de Beauce, en particulier, ne peut manquer de l'aider et de l'appuyer, à cause des avantages considérables qui doivent en résulter pour cette partie du pays. Je crois donc devoir vous inviter à éclairer vos paroissiens sur ces avantages, qui vous seront exposés dans un mémoire que MM. Larochelle et Scott vous adresseront. C'est une œuvre de patriotisme qui vous donnera un nouveau titre à la reconnaissance du pays.

Vous recommanderez sans doute à vos paroissiens de garder fidèlement la paix et le bon ordre, lors de assemblées qui auront lieu pour discuter et décider cette grave question. Vous pourrez profiter de l'occasion pour leur faire connaître l'invitation que je vous adresse à ce sujet, en vous abstenant toutefois d'en faire lecture au prône.

Agréez, Monsieur le Curé, l'assurance de mon sincère attachement.

Le chemin de fer pouvait être réellement une promesse de bénédiction temporelle pour la région. Mais sa première année de circulation n'était pas révolue et le terminus était encore à cinq milles de distance, que l'on signalait déjà ses inconvénients d'ordre moral à Sainte-Marie. À la fin de l'année 1875³³, le curé de l'endroit notait, dans son rapport à l'Archevêque sur l'état des âmes dans la paroisse : « Les principaux désordres de cette année ont été occasionnés par la station du chemin de fer. Boisson et danses introduites par des étrangers venus récemment s'établir ici pour faire fortune ».

Enfin, le chemin de fer traversa la paroisse Sainte-Marie en 1876, avec la pose des rails qui étaient arrivés trop tard l'année précédente. Il est de tradition que le premier arrêt fut vis-à-vis la chapelle Sainte-Anne, dans le Domaine. Mais on eut vite fait d'atteindre le centre du village, où l'établissement de la gare s'imposait. Celle-ci fut munie, dans les débuts, d'un déambulatoire ou *chemin couvert*, qui finit par brûler et ne fut pas rétabli.

La Compagnie avait déjà acheté un emplacement suffisant pour ses cours, s'étendant à la largeur de la terre d'Abraham Mercier. Et, comme la rue Perrault, telle qu'elle était alors verbalisée, n'atteignait pas jusque là, s'arrêtant au ruisseau du marais, le même citoyen cédait à la Compagnie, sans dédommagement, le 6 septembre 1876³⁴, le terrain nécessaire au prolongement de la rue, soit 30 pieds de largeur par 72 pieds de longueur, faisant la devanture de l'emplacement de Jean Genest dit

Labarre, pour en jouir « aussi longtemps que la dite Compagnie aura et tiendra une Station ou Gare sur la dite Rue Perrault », à la charge, par ailleurs, de construire un pont sur le marais et de l'entretenir par la suite, ainsi que le prolongement de la rue jusqu'à la voie du chemin de fer.

Le droit de passage sur les terres demeurait toujours le premier problème à l'ordre du jour. Et, si on ne pouvait guère s'attendre à des largesses de la part des particuliers, on pouvait en solliciter des institutions publiques. Nous n'avons pas vu ce qui se produisit pour la traversée des deux arpents de terre du Couvent. Mais nous avons trouvé l'arrangement concernant le demi-arpent de la terre du curé. Le 16 novembre 1876, on arrivait à la solution, avec une lettre de l'Archevêque Taschereau au curé Chaperon ³⁵, qui nous apprend diverses choses :

Je reçois de Henri (-Jules) Duchesnay une lettre qui me demande d'autoriser la fabrique de Ste-Marie à faire remise des \$10.00 dues pour le passage du chemin de fer sur son terrain, afin d'aider la souscription faite en faveur de la construction de la gare à Ste-Marie. Cette petite somme ne peut se refuser et j'autorise volontiers la fabrique à en faire remise. Les avantages immenses qui doivent résulter du chemin de fer et de la station pour la paroisse et pour la fabrique, auront bientôt compensé ce léger sacrifice. J'ai moi-même donné passage gratuit sur l'arpent et demi de terre qui m'appartient et je crois avoir encore fait un excellent marché, parce que la valeur du reste de mon terrain se trouve considérablement augmentée.

Le complément obligé du chemin de fer était déjà le télégraphe. Le Lévis et Kennebec avait à peine dessiné son trajet et commencé ses travaux, qu'il avait déroulé à l'avance sa ligne télégraphique. On lit dans l'*Historique du Collège de Sainte-Marie* ³⁶ :

Depuis 1873, le bureau de télégraphie était tenu dans le Collège ; mais comme il était une source de dérangement, et de plus, que les revenus des dépêches n'égalaien pas les dépenses encourues pour l'entretien d'un opérateur, on jugea qu'il était préférable de le remettre entre les mains de l'agent envoyé à Ste-Marie par les Directeurs du chemin de fer Lévis & Kennebec, alors que ce chemin venait de se terminer jusqu'à St-Joseph et que des trains réguliers avaient lieu tous les jours. Avec l'agrément des intéressés, le transfert se fit vers la mi-septembre (1876).

Le transport de la poste fut bientôt une attribution des trains de la Compagnie. Et on en a la preuve dans l'ouverture, dès l'année 1875, de deux nouveaux bureaux de poste, aux extrémités de la paroisse Sainte-Marie : le bureau « Jobin », à Scott-Jonction, et le bureau « Bisson », à

l'endroit encore dénommé le « trou de la Bisson », où il faut présumer qu'il y avait alors un arrêt des trains.

Dire que le chemin de fer circulait alors jusqu'à Saint-Joseph ne doit cependant pas nous induire en erreur. Son terminus était en fait à la rivière Doyon (ou Saint-Joseph), à deux milles en bas du village, et il fallait achever le trajet en voiture ordinaire. Depuis Scott-Jonction, on n'avait pu ajouter que 15 milles et demi aux 28 milles déjà en opération, jusqu'à l'embarcadère de Lévis, qui se trouvait alors à la jonction du chemin de Saint-Henri avec la rue Saint-Georges, faisant face à l'Institut Saint-Joseph de la Délivrance. Tel fut et demeura le trajet du Lévis et Kennebec, aussi longtemps que subsista la Compagnie.

Le mémoire de Charles-A. Scott³⁸ nous apprend tout simplement que le dernier tronçon a été accepté par l'ingénieur du gouvernement en juillet 1876 ; mais nous ne trouvons pas de mention de son inauguration officielle. Par contre, *Le Canadien* du 22 septembre annonçait un changement d'horaire du Lévis et Kennebec, pour le début d'octobre, et la nouvelle gare de Saint-Joseph y figurait dans le service quotidien.

Nous pouvons signaler pareillement deux excursions convoyées cette année-là dans notre région par le Lévis et Kennebec. La mode était aux voyages de plaisir, soit en bateaux, soit en chemin de fer. Le 3 août, il y eut un pique-nique pour des hommes d'affaires de Québec, dont les journaux ne donnent pas de détails, se contentant de féliciter les promoteurs. Laroche lui-même avait fait aménager sur sa propriété, à Saint-Anselme, un parc de repos et d'amusement, précurseur de nos installations modernes de camping.

Autre excursion le 25 novembre 1876, organisée par Laroche et Scott, dont *L'Événement* et le *Morning Chronicle* donnent un récit substantiel les jours suivants. C'était en l'honneur des ministres et députés provinciaux, alors en session au Parlement et appelés à délibérer sur le sort de la Compagnie. Il y eut arrêt à Saint-Anselme, naturellement, à Sainte-Marie, le temps de visiter l'église et le Couvent, puis à Saint-Joseph, où le dîner fut servi dans la gare provisoire. Il y eut discours par Henri-Gustave Joly, député de Lotbinière, Louis Beaubien, orateur de la Chambre, et John Langham Reed, agent financier du Lévis et Kennebec.

Au chapitre des excursions, puisque nous y sommes, il faut signaler surtout celle qui devait s'effectuer le 5 juin 1878 et dont nous connaissons une relation très circonstanciée³⁹. Ce fut le voyage des trois communautés du Séminaire de Québec, prêtres, ecclésiastiques et écoliers, organisée en l'honneur de Son Exc. Mgr Taschereau, archevêque, qui

avait tenu à y participer et, sans doute, à y contribuer. La fanfare de l'institution était de la partie et exécuta 36 morceaux durant la journée. À tous les arrêts, ce fut une ovation et un grand concours de toute la population, flattée et intéressée par une visite aussi imposante qu'exceptionnelle. L'arrêt principal, à Sainte-Marie, fut occupé par une messe à l'église, pèlerinage à la chapelle Sainte-Anne, réception au Collège et dîner au Couvent. Le curé Chaperon en faisait les frais pour le clergé et les musiciens.

La présence de John Langham Reed, l'agent financier anglais de la Compagnie, à l'excursion du 25 novembre 1876 citée plus haut, suggère que les entrepreneurs voulaient l'impressionner favorablement, alors qu'ils réclamaient des fonds pour continuer la ligne. Le personnage avait tenu à venir de Londres pour examiner lui-même la situation du chemin de fer et s'était rendu exprès en voiture, de Saint-Joseph jusqu'à Saint-Georges. Les recettes de la première année, environ \$32,000., n'ayant pas augmenté depuis le prolongement et n'ayant fait que rembourser les frais d'opération, le financier en conclut qu'il était inutile de continuer la construction du chemin de fer et repartit pour Londres « joliment désenchanté ».

Les deux entrepreneurs Larochelle et Scott tombèrent alors en discord, rompirent leur société, remirent leur bail à la Compagnie et déclarèrent faillite. Ils publièrent chacun une brochure pour expliquer leur point de vue. Celle de Scott parut la première, dans les deux langues ; l'auteur l'adressa, avec une lettre du 23 avril 1877, à l'archevêque Mgr Taschereau, qui avait si chaleureusement encouragé le chemin de fer. Il en reçut le même jour une réponse évasive : « L'intérêt que je porte à cette entreprise pour plusieurs raisons me fait désirer vivement que les difficultés en question reçoivent bientôt une solution équitable pour toutes les parties intéressées »⁴⁰.

Larochelle, de son bord, reprend et réfute « vingt-sept faussetés » du mémoire de son collègue. Il le traite de lâcheur et de vendu aux intérêts de son patron anglais, l'appuyant dans ses démarches en vue de mettre la main sur la ligne du chemin de fer. Tandis que lui, Larochelle, avait englouti dans l'entreprise la jolie fortune de \$35,000, qu'il possédait au début des travaux, Scott au contraire, n'ayant rien mis dans la société, n'avait rien à perdre. Ne possédant la confiance de personne, à cause de ses insuccès dans les entreprises minières et comme contremaître de l'entrepreneur Hulbert, il avait plutôt profité de son association avec

Larochelle pour effectuer trois voyages en Angleterre, aux frais de la Compagnie, et se gagner les faveurs des capitalistes anglais.

Dans ces conjonctures, Louis-Napoléon Larochelle, qui avait déjà formé une autre société sous le nom de « Larochelle, Vannier et Cie »⁴¹, rompit complètement son association avec Scott ; ils étaient reconnus comme insolvable et leur avis de faillite était publié dans la *Gazette officielle de Québec*, le 25 janvier 1877. Ils renoncèrent du même coup au bail de la voie ferrée, que leur avait consenti la Compagnie. Et celle-ci, cherchant une issue à la situation, adopta une mesure d'extrémité, le 6 février 1877⁴², en louant pour 12 ans à Louis-Adélarde Sénécal, de Pierreville, un spéculateur qui avait déjà réussi à mettre sur pied un autre chemin de fer dans sa région. Si toutes les clauses du contrat s'étaient réalisées, dans un an, le chemin de fer se serait prolongé de 10 milles, jusqu'au village de Saint-François (Beauceville), et, dans trois ans, de 35 milles additionnels, jusqu'à la frontière américaine.

En fait, bien que les subsides gouvernementaux aient été versés normalement, en vue de prolonger la voie pour la mettre rentable⁴³, les souscriptions sollicitées des municipalités intéressées, surtout celle de Saint-François, ne vinrent pas. De plus, Sénécal ne put faire entendre raison aux créanciers de Larochelle et Scott. Ils finirent par obtenir, contre les entrepreneurs, devant la Cour Supérieure de Québec, le 14 mai 1879, un arrêt de saisie qui se trouvait à annuler indirectement le contrat de la Compagnie avec Sénécal. Tout ce qu'il avait pu faire, en prenant les revenus nets de la ligne, de mars 1877 à février 1878, avait été de parachever « raisonnablement » la partie de ligne en opération.

Mais les directeurs de la Compagnie, espérant contre toute espérance, s'abouchèrent avec un soi-disant entrepreneur de Lévis, Alfred Lemieux, le 4 août 1879⁴⁴, pour conduire la ligne jusqu'à Saint-François avant le 1er décembre suivant. Mesure vaine et illégale, prétendirent la majorité des actionnaires, à une réunion tenue à Lévis, le 13 août, parce que la Compagnie ne pouvait plus s'engager, à cause des dettes accumulées contre elle. Assaillie par les réclamations, divisée désormais dans son propre sein, elle tirait à sa fin. Son dernier acte de vie, à vrai dire, fut une requête pathétique au Lieutenant-Gouverneur en conseil, du 3 décembre 1879, pour obtenir tous les subsides possibles en vue de prolonger la voie. On y souligne qu'autrement les \$830,000, déjà dépensés seront perdus aux porteurs de débentures, inutiles à la population et sans avantage pour le gouvernement. Et c'est signé, à Saint-Anselme, par Louis-Napoléon Larochelle, « à cet effet dûment autorisé ».

La Compagnie, en fait, n'a pas voulu ou n'a pas pu se mettre en faillite ; le coup de mort lui est venu de l'extérieur. C'est la Wason Manufacturing, de Springfield, Mass., qui avait commencé à la poursuivre en justice, pour l'acquittement d'un billet de \$5,000. représentant des fournitures mécaniques. Elle avait obtenu de la Cour Supérieure de Québec un premier jugement, le 30 juin 1877⁴⁵, suivi d'un bref du 23 septembre 1880 ; mais la vente avait été retardée, à la requête des défendeurs. Toutefois, la *Gazette officielle* du 5 mars 1881, à la suite d'un autre bref de la Cour, émis l'avant-veille, publiait la mise en vente par le shérif de tout l'actif de *La Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kennebec*, à savoir : a) la voie ferrée et tous ses immeubles, d'un terminus à l'autre ; b) le matériel roulant, soit trois locomotives et leurs tenders, un wagon de première, quatre wagons de seconde, un wagon pour poste et bagages, etc. c) enfin « les droits de la défenderesse dans et sur le chemin maintenant en opération et ses droits à la continuation d'icelui jusqu'à la frontière du Maine ».

En conséquence de cette procédure, le 22 mars 1881, à 10 heures du matin, à la porte de l'église Notre-Dame de Lévis le Lévis et Kennebec était vendu à la criée par le shérif de Québec et adjugé, pour la somme de \$192,000. à la Compagnie du Chemin de Fer Québec Central, représentée par son gérant général James R. Woodward, de Sherbrooke. En juin suivant, l'éditeur du *Quebec City Directory* pour 1881-82 insérait l'entrée suivante : « Levis & Kennebec Railway — Officers : W.G. Wyatt, Hon. G. Irvine, Hon. J.G. Robertson, Hon. L. Thibodeau, Joseph Bolduc, Joseph Poirier, O. Murphy, Michael Cahill, James R. Woodward. » En réalité, ces personnages de noms britanniques, pour la plupart, n'avaient eu rien à voir avec la direction récente du Lévis et Kennebec, sauf peut-être Michael Cahill, irlandais de Saint-Georges. C'étaient tout simplement les directeurs du Québec Central. L'année suivante, le bottin de Québec mettait son entrée en conformité avec les faits : le nom même du Lévis et Kennebec était supprimé.

Mais cette vente par le shérif, faite expressément au nom d'un seul créancier, réveilla l'attention de tous les autres, qui l'attaquèrent devant les tribunaux et réclamèrent leur part du butin. Une fois satisfaits les créanciers privilégiés, il ne resta rien pour Langham Reed et ses porteurs d'obligations, en Angleterre, rien pour Larochelle et Scott, rien pour les actionnaires de la Compagnie, rien enfin pour les ouvriers et les propriétaires de terrains non entièrement rétribués. Le Québec Central prit possession du chemin de fer aussitôt après son achat et l'exploita à son

profit, sans avoir à en payer le prix, jusqu'à la solution judiciaire du conflit des créanciers, le 3 juin 1890.

Le Lévis et Kennebec avait vécu. Dans bien des grandes entreprises, il faut des précurseurs, des efforts et des échecs. Cette ligne inachevée, ces trains primitifs ont laissé des souvenirs qui tiennent de la légende et du folklore. Ils étaient d'une irrégularité proverbiale. Les clients attendaient dans des gares non chauffées, à peine protégés des intempéries. Ils prenaient le train quand ils pouvaient et ne savaient jamais quand ils arriveraient. Les locomotives chauffées au bois n'étaient ni rapides ni puissantes, bien que l'une des premières ait été baptisée « le Lièvre ». Souvent, dans les rampes plus prononcées, la vapeur faisait défaut. Il fallait alors bloquer le train, et, en attendant la remontée de la pression, les voyageurs pouvaient descendre à loisir pour se dégourdir, grappiller des fraises ou d'autres *fruitages*, selon la saison, et remonter en place, lorsque le conducteur clamait son *all-aboard* rituel. On ne s'énervait pas pour si peu. C'était le beau temps . . .

RÉFÉRENCES

1. *Statuts du Bas-Canada*, 2 Guillaume IV, ch. 58, amendé par 3 Guillaume IV, ch. 7.
2. APC, Série S.
3. *Gazette de Québec*, 1 août 1835.
4. *The new ROAD TO RUIN or intended RAILROAD from Boston, Portland and Portsmouth, the principal arsenals of the UNITED STATES TO QUEBEC, the principal British garrison of North America*, Québec : sold by all the booksellers, 1835.
5. *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1837*, vol. 47, page 6.
6. *Statuts . . .*, 6 Guillaume IV, chapitre 59.
7. Edward E. Chase, *Maine Railroads*, Portland, 1926, pp. 3 à 5.
8. L.-N. Larochelle, *Chemin de Lévis et Kennebec, Réjutation . . .*, Québec, 1877, page 61.
9. *Statuts . . .*, 13 et 14 Victoria, chapitre 116.
10. *Journaux du Conseil législatif, 1854*, page 25 ; *Journaux de l'Assemblée législative, 1854*, page 13.
11. *Statuts . . .*, 18 Victoria, chapitre 196.
12. *Journaux de la Chambre . . . 1856*, page 550.
13. *Statuts . . .*, 27-28 Victoria, chapitre 91.
14. Robert R. Brown, *A wooden railway of Seventy years ago*, dans *Railway and Locomotive historical Society Bulletin*, no 28, Boston, mai 1932, pages 36-41.
15. *Statuts . . .*, 32 Victoria, chapitre 52.

16. *Ibidem*, chapitres 54 et 57.
17. *Le Canadien*, 14 septembre 1870.
18. L.-N. Larochelle, *Réfutation de la brochure de C.-A. Scott*, chez Augustin Côté, Québec, 1877, 67 pages.
19. AJB, Cour ce Circuit, 1872, dossiers 213 et suivants ; aussi en Cour Supérieure.
20. L.-N. Larochelle, ouvrage cité.
21. AJB, dossier no 513, 1871.
22. AJB, 1874, dossiers 605 à 610, etc.
23. Archives judiciaires d'Arthabaska, greffe du not. Léonidas Laliberté.
24. AJB, 1875, dossier 617.
25. AJQ, greffe du not. Noël Hill Bowen.
26. *Devis général... du chemin à rails de bois de Lévis à Kennebec*, Lévis, 1871, pages 5 à 22.
27. AJB, *Enregistrement des Sociétés*, volume 1, page 51. On voit ici d'où vient le nom de Scott-Jonction.
28. Charles-A. Scott, *Le Chemin de Fer de Lévis et Kennebec et ses embarras*, Imprimerie du *Morning Chronicle*, Québec, 1877, page 11.
29. P.-G. Roy, *Dates Lévisiennes*, 2ème volume, Lévis, 1932, pages 158 à 160.
30. Charles-A. Scott, ouvrage cité.
31. AAQ, cartable Sainte-Marie II, nos 120 et 130.
32. *Mandements des Évêques de Québec*, volume 5, page 358.
33. AAQ, cartable Sainte-Marie II, no 129.
34. AJB, greffe de Pierre Théberge.
35. AAQ, Lettres, volume 31, page 619.
36. Manuscrit conservé autrefois au Collège.
37. Jusqu'à preuve du contraire, on pense que le premier télégraphiste fut Achille Lemieux.
38. *Le Chemin de Fer de Lévis et Kennebec et ses embarras*, page 11.
39. *L'Abeille*, journal du Petit Séminaire de Québec, vol. 11, 13 juin 1878.
40. Scott, ouvrage cité ; exemplaire déposé à la bibliothèque du Séminaire de Québec.
41. AJB, Cour Supérieure, cause 617, 14 octobre 1875.
42. Scott, ouvrage cité, pages 22 à 26.
43. Deux brochures officielles : a) *Réponse à une adresse de l'Assemblée législative en date du 17 juin 1880*, Québec, Chs-François Langlois, 1880, 33 pages ; b) *Réponse à une adresse... en date du 6 juin 1881*, Québec, 17 juin 1881, 19 pages.
44. AJQ, greffe du notaire Jean-Alfred Charlebois.
45. AJQ, Plumitif no 13, 1877, cause 560.

Le chemin de fer "Québec Central"

(Commandité par le chemin de fer Pacifique Canadien)

Sir Alexander Galt, député de Sherbrooke et l'un des Pères de la Confédération, fut l'instigateur de plusieurs lignes de chemins de fer, entre autres le « Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway », qui, nous l'avons vu, reçut sa charte de la législature de Québec le 15 avril 1869¹. Commencé l'année suivante, il était ouvert solennellement à la circulation, sur le parcours de 14 milles, entre Sherbrooke et Westbury (près d'East Angus), le 22 octobre 1874. Des officiels de Sherbrooke, Montréal, Québec, Boston, New York, en tout plus de 700 passagers montèrent sur le train inaugural².

Mais une crise financière, partie des États-Unis, cette année-là, déferla sur les régions voisines du Canada. La petite compagnie fut renversée par cette crise, ou plutôt elle demanda à la Législature des amendements à sa charte et un changement de nom³. Le 23 février 1875, les principaux directeurs étant les mêmes, elle devenait la « Quebec Central Railway Company ». Et, comme la réorganisation n'avait pu se faire qu'au moyen de capitaux anglais, sa direction fut bientôt déménagée à Londres, pour y demeurer jusqu'au 1er janvier 1913, alors que l'actif du Québec Central serait loué au Pacifique Canadien pour 999 ans, tout en conservant son nom et son administration distincte, avec siège social à Sherbrooke.

En cette même année 1875, la construction de la voie ferrée se poursuivit, à l'ouest du lac Aylmer, jusqu'à Garthby⁴. En 1877, on atteignait Coleraine ; en 1878, on traversait Thetford, où les entrepreneurs décelaient la présence de la « roche à coton » (l'amiante). Après avoir atteint East Broughton en 1879, le Québec Central descendait résolument dans la vallée de la Chaudière, pour atteindre enfin la rivière en 1880, à l'endroit qui devait s'appeler désormais Beauce-Jonction et qui se trouvait déjà distant d'une centaine de milles de Sherbrooke.

L'ancien Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway rejoignait donc la ligne du Lévis et Kennebec, comme la chose avait été prévue dans les chartes primitives ; le lieu de rencontre seul avait changé, puisque c'était d'abord à Scott qu'on devait opérer la jonction. Mais pourquoi les promoteurs du premier chemin de fer avaient-ils eux aussi introduit le nom de Kennebec dans leur raison sociale ? On avait sûrement l'intention d'établir une communication avec l'état du Maine, directement ou indirectement. Aussi bien, ne faut-il pas nous surprendre si les intéressés au chemin venant de Sherbrooke, lorsqu'ils ont demandé l'amendement de leur charte, le 9 novembre 1874, ont sollicité aussi de la Législature le pouvoir de prolonger eux-mêmes jusqu'à la frontière du Maine la ligne du Lévis et Kennebec, immobilisée alors à Scott et déjà en mauvaise posture financière.

En attendant d'en venir là, par suite d'un autre concours de circonstances, le Québec Central organisait sa descente et son arrivée à Beauce-Jonction. Par des contrats sous seing privé, selon une formule imprimée uniquement en anglais, Andrew Steele, de Sherbrooke, agent de la Compagnie, achetait des habitants, argent comptant, des lisières de terrain de 100 pieds de largeur, dans Broughton, Saint-Frédéric et Saint-Joseph, versant sud-ouest. Une quantité de ces achats, conclus à partir du premier juin 1880, sont consignés au Bureau d'Enregistrement de Beauceville⁵. On y voit même, le 9 septembre, l'achat d'une lisière comportant environ trois quarts d'arpent en superficie, sur la terre de Richard Bizier, numéro 258, cadastre de Sainte-Marie, côté nord-est de la rivière, laquelle lisière, de 66 pieds de largeur, coupait de biais « the lands (right of way) of the *Levis and Kennebec Railway* ». La terre en question étant la première à la limite entre Sainte-Marie et Saint-Joseph, il est à supposer que le Québec Central visait à installer sa jonction un peu plus bas que celle d'aujourd'hui.

Après avoir acheté l'actif et les droits du Lévis et Kennebec, le 29 mars 1881, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, le Québec Central procéda de façon expéditive. Tout en prolongeant sans tarder la voie jusqu'au village de Saint-Joseph, on construisit le « pont des chars » sur la Chaudière et on compléta le raccordement des deux voies à Beauce-Jonction. La distance entre les rails étant déjà la même, l'équipement roulant était interchangeable. On avait alors cinq locomotives de 40 tonnes, toutes bâties en 1873 et 1874, du type 4-4-0, cylindre 16 x 24, roues motrices de 60 pouces. Le premier wagon-parloir était une voiture à compartiments de fabrication anglaise, achetée de l'ancienne *Colony*

Railroad. Après avoir été transformé en wagon-buffet, puis en voiture pour service de réparations, il a disparu depuis longtemps, sans laisser son portrait à personne ⁶.

Avant d'avoir pu parfaire son raccordement avec le tronçon qu'il venait d'acheter, le Québec Central continua d'annoncer dans les journaux et de faire circuler ses trains de Lévis à Saint-Joseph, sous leur raison sociale de *Lévis et Kennebec*. Il y avait chaque jour un train postal dans les deux sens, qui prenait trois heures à faire le trajet. Prix du passage et retour, en première classe, \$2., en seconde classe, \$1.35. Le terminus de la voie, soulignait-on, était à 11 milles seulement des fameuses mines d'or de la Chaudière et une diligence faisait la navette à chaque train, entre la gare et cet endroit achalandé ⁷.

Mais, depuis le 23 mai 1881, l'annonce de la Compagnie est désormais intitulée « Québec Central Railway », service de trains directs entre Québec et Sherbrooke ou Saint-Joseph. Bien sûr, en indiquant Québec, on voulait dire Lévis. On laissait en opération le train « local » de Lévis à Saint-Joseph. Mais on lui ajoutait l'express de Lévis à Sherbrooke, six heures et demie de trajet, et un train « mixte », de Beauce-Jonction à Sherbrooke. Un compilateur a signalé, dans le temps, que la circulation a débuté le 1er juin ⁸.

On a bien pu commencer à réaliser cette circulation régulière avant l'érection du pont sur la Chaudière, à Beauce-Jonction. On pouvait traverser provisoirement en chaloupes ou en bac. Ce qui nous fait émettre cette hypothèse, c'est le retard qu'on a apporté à inaugurer officiellement la ligne de Lévis à Sherbrooke.

Cependant, comme il faut bien tenir compte des annonces faites dans les journaux, la chose n'a pas empêché la Compagnie d'organiser chaque samedi, du 13 août à la fin de septembre 1881, un train spécial d'excursion de Lévis à Newport, Vermont, sur le lac Memphremagog : départ à 1 heure p.m. ; retour le lundi, à 2 heures et quart p.m.

Cela nous amène à signaler que la nouvelle liaison de Lévis à Sherbrooke, en supprimant le détour par Richmond, offrait aux gens de la région de Québec comme à ceux de la Beauce, une voie de communication plus directe avec la Nouvelle-Angleterre, Boston et même New York. Non seulement le Grand Tronc continuait à relier Montréal à Portland, via Sherbrooke ; mais une autre voie ferrée avait par la suite enjambé la frontière, dans la région entre Stanstead et Newport, Vermont. En voici brièvement l'histoire, qui fait pendant à celle du Québec Central.

En même temps que s'était dessiné, en 1835, un premier projet de chemin de fer entre Québec et la côte du Maine, un autre s'était fait jour, un peu plus à l'ouest, le long des rivières Connecticut et Passumpsic. Il y avait eu une assemblée, le 20 janvier 1836, pour mousser le projet, du côté américain⁹; un délégué du Bas-Canada, P.H. Knowlton, y assistait. On parlait déjà de toucher la frontière près du lac Memphremagog, puis de traverser les Cantons de l'Est par un double embranchement, à la fois vers Trois-Rivières et vers Montréal. La législature du Vermont sanctionna une charte dans ce sens le 10 novembre 1838¹⁰, charte prolongée le 31 octobre 1843, mais qui n'aboutit à rien.

Une nouvelle charte, en novembre 1845, mit les travaux en marche, en septembre 1846, avec Montréal comme objectif, par une jonction, près de Derby Line, avec le *St. Lawrence and Atlantic Railroad*, le futur Grand Tronc, déjà en voie de construction. Le « Connecticut and Passumpsic », c'était son nom, atteignait St. Johnsbury en 1851, en repartait en 1856, pour atteindre Newport en 1863.

Pendant ce temps, les Canadiens de Derby et de Stanstead, qui s'étaient vu frustrer par le détournement du Grand Tronc vers la frontière d'Island Pond, tournèrent leurs sympathies vers la communication avec le Connecticut and Passumpsic. À la session de 1862, plusieurs requêtes arrivaient à la législature de Québec demandant l'incorporation d'un chemin de fer reliant le Grand Tronc au chemin de fer de Connecticut and Passumpsic, près de Stanstead, sous la raison sociale de « la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Massawippi ». Malgré l'opposition créée par des intérêts rivaux, le bill fut introduit, puis sanctionné, le 9 juin 1862¹¹. Il fallut revenir à la Législature, en 1866, pour légaliser un délai dans la construction de la voie¹². Enfin, le 1er juillet 1870, le raccordement s'effectuait avec le Grand Tronc, à Lennoxville, et, peu après, à Sherbrooke même.

Le nouvel embranchement fut aussitôt loué au Connecticut and Passumpsic. Ce dernier fut englobé par la suite dans le réseau du *Boston & Maine*, qui sous-loua, le 26 juin 1926, sa section canadienne de 36 milles au Québec Central. Celui-ci consolidait ainsi sa communication de Québec à Newport, devenant enfin une ligne internationale.

Mais, pour revenir à notre section de Lévis à Sherbrooke, c'est seulement le mardi, 18 octobre 1881, qu'eut lieu son inauguration officielle, par la circulation de deux trains spéciaux partis en directions

inverses. Après leur rencontre, à mi-chemin, les deux trains se suivirent jusqu'à Sherbrooke, où la fête se conclut par un splendide souper à l'hôtel Magog, sous la présidence de l'honorable Joseph Gibb Robertson, au nom de la Compagnie qu'il dirigeait. Il y avait aussi les hon. Louis-Onésime Loranger et William Warren Lynch, Owen Murphy, de la Chambre de Commerce de Québec, les officiers du Québec Central, le maire de Sherbrooke, les députés et notables de l'endroit. On présenta de multiples *toasts*, dans une ambiance toute britannique. La ville de Sherbrooke elle-même était encore anglaise en quasi-totalité, et ce n'était pas le fait tout récent de traverser la Beauce qui avait pu commencer à franciser le Québec Central.

Malgré sa brillante réalisation dans la section principale, le Québec Central n'était pas dégagé pour autant de l'objectif primordial du Lévis et Kennebec, qu'il avait assumé avec la charte et la propriété de ce chemin de fer, à savoir de le mettre en communication le plus tôt possible avec un chemin de fer du Maine. Du reste, le haut de la Beauce soupirait après cette ligne, nécessaire à son développement économique et attendue depuis si longtemps. Mais, que se passait-il à ce propos de l'autre côté de la frontière ? Il nous faut y regarder pour comprendre ce qui allait se passer du côté de la Beauce.

De toutes les compagnies de chemin de fer du Maine qui rivalisaient d'activité entre elles, celle qui pointait sa direction le plus expressément vers la frontière canadienne était le Somerset Railroad. Incorporé en 1860, avec comme objectif de remonter la vallée de la rivière Kennebec jusqu'à Carratunk Falls et au lac Moose Head, il se branchait au départ sur le Maine Central à Oakland (West Waterville). En 1873, il avait atteint Norridgewock, en 1875, Madison, en 1877, North Anson¹⁴. Mais il s'arrêta là, par manque de finance.

Le port de Wiscasset venait de jeter les yeux sur cette voie, qui lui laissait escompter une prompt communication avec Québec. Une assemblée publique s'était même tenue sur ce sujet à Augusta, en printemps de 1876¹⁵, à laquelle des délégués québécois s'étaient rendus. Mais ce n'était encore qu'un nouveau mirage.

Vers 1885, naissait un autre projet en l'air, comme son nom même semblait l'indiquer, le « Boston and Quebec Air Line Railroad ». En partant d'un terminus de chemin de fer immobilisé à Skowhegan, il se proposait de remonter à l'est de la rivière Kennebec jusqu'aux Forks, à Moose River et à la frontière, près de Bald Mountain. Le Québec

Central, mordant à cet appât, fit exécuter de son côté, paraît-il, un relevé jusqu'à la frontière. Mais le Somerset Railroad, ayant fait avorter la charte de cette entreprise rivale, fut forcé de se réveiller lui-même de sa léthargie. En 1889, il atteignait Solon, l'année suivante, Bingham et finalement le lac Moose Head, en 1906. Il était alors déjà sous le contrôle du Maine Central.

Cependant, durant ces tergiversations des compagnies américaines les plus directement concernées, la frontière du Maine avait été franchie par d'autres, dans un but et à un endroit non considérés jusqu'alors. Deux compagnies sœurs, l'International Railway of Maine et l'International Railway of Canada avaient répondu au désir du gouvernement canadien et à ses avances pécuniaires, en entreprenant une liaison depuis Sherbrooke jusqu'aux ports canadiens de l'Atlantique, afin de compléter la voie transcontinentale du Pacifique Canadien. En 1881, sinon avant, on avait construit la ligne de Sherbrooke au lac Mégantic. En 1886, les deux entreprises et leurs franchises étaient louées au Pacifique Canadien. Celui-ci compléta le chemin de fer, en 1889, jusqu'à Mattawamkeag, grand centre ferroviaire de l'est du Maine. Il traversait pour cela la frontière à l'est du lac Mégantic, empruntait comme parcours la dépression occupée à travers les montagnes par une chaîne de lacs et par la Moose River, pour déboucher à Jackman et de là contourner le lac Moose Head par le sud.

À cet endroit, la gare de Greenville était déjà le terminus du Bangor and Piscataquis Railroad, depuis 1884. D'autres lignes locales du Maine en profitèrent pour s'y diriger et jusqu'au Somerset Railroad qui vint s'y souder, nous l'avons dit, en 1906. De la sorte, avec la voie transcontinentale du Pacifique Canadien comme centre de ralliement, il n'y eut plus une seule compagnie américaine intéressée à pousser au-delà, vers le nord, pour franchir à grands frais les **redoutables** montagnes de la frontière entre **le Maine** et la Beauce.

Soutenu par le capital anglais et faisant déjà de bonnes affaires, le Québec Central parut d'abord intéressé à prolonger son chemin à travers la Beauce. Rendu au village de Saint-Joseph en 1881, il continuait aussitôt la construction de sa voie jusqu'à Saint-François, la paroisse voisine. Nous en avons la preuve, entre autres, dans l'existence de plusieurs dossiers judiciaires de particuliers de Saint-Joseph **poursuivant la Compagnie** pour impiètement sur leurs propriétés, dans les environs de la

rivière Calway. Prenons, par exemple, le cas de Thomas-Jacques Taschereau¹⁶, intentant une action en dommages de \$200, parce que les travailleurs du chemin de fer, sans prendre arrangement, ont pénétré sur son terrain, en octobre 1882, en dehors du tracé de la Compagnie, et ont enlevé jusqu'à 15 pieds d'épaisseur de terre, sur une grande superficie, pour la transporter sur leur terrain. La cour lui a donné raison, tout en réduisant son indemnité à \$60.

Rendu à Saint-François, en 1886, le Québec Central s'arrêta longuement pour reprendre son souffle. La ligne de Sherbrooke lui paraissait tellement plus lucrative. Les excursions par train s'y poursuivaient, comme en fait preuve la lettre suivante, du 26 septembre 1887, adressée par le Cardinal Taschereau à tous les curés de la Beauce¹⁷ :

Le curé de St-Alphonse de Thetford (...) m'informe que le samedi, il vient de votre paroisse, par le chemin de fer ou par d'autres voies, un certain nombre de personnes qui passent le dimanche et deux nuits dans cette petite mission du Lac-Noir, où il n'y a pas encore de messe. Cela donne lieu à des désordres contre lesquels je vous prie de prémunir vos gens. ce sont des *excursions de dimanche* contre lesquelles j'ai publié un mandement que vous ferez bien de relire et de commenter pour faire cesser ces désordres (Mandement no 91, du 20 avril 1880 : défense absolue et sous peine de péché mortel pour les *excursions de plaisir* des dimanches et fêtes d'obligation)¹⁸.

Quand il fut question d'installer les usines du Québec Central au bord de la Chaudière, le conseil municipal de Sainte-Marie, convoitant cela comme une faveur, offrit, le 4 mars 1889¹⁹, d'exempter de taxes les futures installations pour 25 ans. Mais ce fut le site plus accommodant de Beauce-Jonction qui l'emporta ; et il était dans le territoire de Saint-Joseph.

Nous assistons ensuite à un affrontement majeur entre deux parties du comté de Beauce, dont les intérêts à l'égard du chemin de fer se trouvèrent soudain mis en conflit. Et le Québec Central, recevant toujours ses ordres de Londres, eut à prendre la décision la plus lourde de conséquences de toute son histoire, depuis l'achat du Lévis et Kennebec. Du même coup serait scellé aussi le sort de la destination du chemin de fer vers le Maine, qui était l'idée dominante de sa création. Parlons maintenant de l'embranchement de Tring.

La Vallée de la Chaudière, hebdomadaire de Sainte-Marie, dans le temps, se fait le chroniqueur des péripéties du conflit. Le journal publie les faits ou les communiqués sans en faire la polémique.

Le 30 avril 1891, première alerte. Un règlement municipal de Saint-Victor de Tring, datant du 3 du même mois, se lit comme suit : « Une somme n'excédant pas treize cents piastres est par le présent imposée et sera prélevée sur tous les biens imposables de la dite municipalité (...) afin d'indemniser les personnes dont les terres sont traversées (...) par la ligne projetée de l'extension du chemin de fer Québec Central, depuis ou près la station de Tring jusqu'au lac Mégantic »... C'est assez prouver que le projet était notoire et son trajet déjà décidé en principe.

Le 6 mai 1891 : « Le plan du chemin de fer qui doit passer par le canton de Tring est arrivé. La compagnie doit commencer les travaux au commencement de juin prochain. Il n'est plus besoin de dire avec quelle impatience ici nous attendons l'apparition de la première locomotive sur cette ligne ». D'où venait ce communiqué ? Évidemment de la région de Tring. Mais, voici, le même jour, la contrepartie : « M. le Curé (Joseph Élie dit) Breton, de St-Côme, est parti pour l'Europe. Il assistera à l'assemblée des actionnaires de la Compagnie du Québec-Central, à Londres, et plaidera la cause des citoyens de St-Joseph : il demandera que la ligne se continue de St-François, au lieu de passer par Tring, etc. »

Le 14 mai 1891 : « Une dépêche de Londres annonce que le nouvel embranchement projeté du Québec-Central sera construit entre St-François et Moose River, à la frontière ». Ne pas oublier que le Pacifique Canadien passait déjà par Moose River, en route vers Saint-Jean, N.B. ; mais c'était à bonne distance, tout de même, de la frontière.

Le 28 mai 1891 : « Le 22 courant, il y a eu une réunion des membres du comité des citoyens de St-Georges, pour voir à la continuation de la ligne du Québec Central de St-François aux lignes américaines, à la résidence de A.-G. Bussières, Ecr »... « Le Rév. J.E. Breton, curé de St-Côme de Kennebec, était de passage en ce village le 20 courant, de retour de son voyage en Europe. M. Breton est en parfaite santé et dit avoir réussi dans son voyage, dont tout le monde connaît le but. Suivant les promesses qu'on lui a faites, la Québec Central sera prolongé jusqu'à la frontière et il ne restera plus que dix milles de chemin à construire pour que la demande qu'il a faite soit accordée ». On s'était apparemment payé sa tête et celle de bien d'autres Beaucerons. Que valaient ces promesses ou pour quand leur réalisation ? Comparer avec la prochaine entrée :

Le 4 juin 1891 : Un *Ami du Progrès* a écrit au journal, le 26 mai : « Ce matin, les citoyens de St-Victor n'ont pas été peu surpris de voir M. Westmore, ingénieur civil de la Cie du Québec Central, venir organiser

un groupe d'hommes pour commencer les travaux du prolongement du Québec Central de Tring à Mégantic (...). Les travaux sont commencés et nous aurons notre chemin de fer cette année ».

Le 6 mai 1892 : Le conflit vient d'être porté au tribunal du conseil des ministres provinciaux, où deux délégations se sont rendues, le 29 avril : « l'une en faveur du prolongement du Québec-Central viâ St-Georges, et l'autre en faveur du prolongement de la ligne viâ le Tring. Linière Taschereau, avocat, l'abbé Élie dit Breton et M. A. Tourangeau ont parlé pour la première délégation ; le sénateur Joseph Bolduc et (Frank) T. Grundy, gérant du Québec-Central, pour la seconde ». La décision du cabinet se laissa attendre quelque temps.

Le 8 juillet 1892, un excellent article intitulé « Une bonne nouvelle » annonce et commente le fait que le contrat pour la voie de Tring est déjà signé. Le 5 août suivant : « Il paraît certain que l'embranchement du Québec Central (...) sera complété en 1894. Un contrat a été signé à cet effet, paraît-il, avec M. Meadow, contracteur de chemins de fer ». Mais il y avait peut-être plus d'un entrepreneur, puisque nous avons trouvé mention d'une société nommée « C.C. Smith and Company », enregistrée le 1er octobre 1893²⁰, formée de Charles C. et Georges E. Smith, de Sherbrooke, « railway and general contractors and traders, at Tring and elsewhere in the County and District of Beauce ».

Les travaux étaient bien lancés déjà, lorsqu'une voix opposée se fait entendre encore dans *La Vallée de la Chaudière*, livraison du 30 septembre 1892, sans ignorer pourtant les véritables mobiles de la Compagnie :

L'Embranchement de St-Georges

Une lettre de Québec nous informe que la Cie du Québec Central fait en ce moment toutes les tentatives imaginables pour se dégager de son obligation de poursuivre l'embranchement de St-François à St-Georges en même temps qu'elle construira la voie par Tring. Le cabinet a siégé trois fois, sans pouvoir en venir à une entente sur cette question. Quand nous paraîtrons cette semaine, elle sera probablement réglée de façon définitive, car on a fait descendre M. (Frank) Grundy, probablement pour en arriver à une décision quelconque.

Le gouvernement ne doit pas négliger les intérêts de la vallée de la Chaudière pour sauver ceux de la Compagnie. D'ailleurs, nous croyons qu'il est aussi dans l'intérêt de la Compagnie de construire cet embranchement pour le poursuivre plus tard jusqu'à Moose River. Avec une ligne de raccordement à cet endroit, cet embranchement paierait beaucoup.

Dans tous les cas, la Beauce a droit d'exiger que les engagements pris soient respectés.

À tout événement, la Beauce perdait décidément la première manche, et, après avoir construit d'un coup les 60 milles de ligne jusqu'à Mégantic, même avec un subside de \$117,000. de la Législature ²¹, le Québec Central tenait à la main une bonne excuse, non seulement pour refuser à tout jamais de se rendre directement à la frontière du Maine, mais aussi pour fournir aussitôt la moindre extension à son embranchement de la Beauce. La section de Mégantic était en service dès 1895.

Par contre, à compter de 1892, le Québec Central consacra d'assez fortes sommes à améliorer son chemin de fer. Il réduisit la rampe de Saint-Anselme ; il renouvela plusieurs de ses gares ; il remplaça par des voitures confortables, pour la première et la seconde classes, les vieux wagons du Lévis et Kennebec. Il fit même remplacer par des rails d'acier les rails de fer du début, afin d'avoir une ligne de toute première valeur. En 1908, la voie conduisant de Beauce-Jonction à Saint-François fut déplacée en plusieurs endroits, pour la mettre au-dessus des grandes inondations de la Chaudière ²².

C'est seulement en 1906, quand l'entreprise parut sûrement bien rentable, que le Québec Central, à la suggestion de ses administrateurs canadiens, décida de prolonger son embranchement de la Chaudière, donnant ainsi aux paroisses reculées la chance de reprendre le temps perdu. En 1907, la ligne avait atteint Saint-Georges, au confluent nord de la rivière Famine. Mais, au lieu de continuer dans cette direction, on obliqua à angle droit et, en suivant le cours de la Famine, on arrivait à Sainte-Justine de Dorchester, en 1909, à Sainte-Sabine, en 1911, enfin au lac Frontière, en 1915. La ligne en est restée là dans cette direction, bien qu'on ait prévu d'abord de la pousser jusqu'à Cabano, par le haut des comtés, afin de rejoindre à cet endroit le chemin de fer de Témiscouata.

Cet embranchement vers l'est a été construit pratiquement en pleine forêt, sur une longueur de 55 milles. Mais, précisément, il a permis de mettre en valeur une riche région agricole et forestière. Dans le haut de Dorchester, de Bellechasse et de Montmagny, la colonisation s'est développée intensément, de nouvelles paroisses ont surgi, des millions de cordes de bois de pulpe ont été transportées par le chemin de fer. Elles seraient certainement restées là sans lui, car le transport par les rivières n'était guère réalisable.

Le Québec Central a apporté, avec le temps, des améliorations et additions à l'extrémité nord de son réseau. On se rappelle que le terminus

était d'abord sur la rue Saint-Georges, à la haute-ville de Lévis. Non loin du rond-point actuel, on peut voir encore des sections de son remblai demeurées en place. C'est le 21 juillet 1884, exactement, qu'on a délaissé ce terminus assez mal situé. En effet, quelque temps après que l'Intercolonial eût construit sa rampe entre Saint-Charles de Bellechasse et la traverse de Lévis, le Québec Central s'entendit avec cette compagnie et prolongea sa ligne de cinq milles environ, depuis Carrier-Jonction, à Saint-Henri, jusqu'à Harlaka-Jonction, pour avoir lui aussi son terminus à la basse-ville de Lévis.

Autre objectif, dans la même zone. *La Vallée de la Chaudière*, à l'affût de toutes les nouvelles d'intérêt pour la Beauce, annonçait, dans sa livraison du 30 avril 1891, la formation d'une compagnie, au capital de \$150,000., sous la raison sociale de « Chaudière Valley Railway and Navigation Company ». C'étaient les frères Breakey : John, George, Denaston, Harold, de Québec, et William, de Saint-Jean-Chrysostome (la municipalité de Breakeyville n'existant pas encore), qui se proposaient de « construire et mettre en opération un chemin de fer partant d'un point en connexion avec le pont projeté sur le St-Laurent, où sera le terminus, dans ou près de la ville de Lévis (... c'est là qu'on parlait d'abord de le placer), passant par la voie de six milles déjà construite et mise en opération par John Breakey, pour venir aboutir dans le voisinage de Scott's Junction, devant se relier au Québec Central »... Cette entreprise ne s'est pas réalisée, sans doute parce que le pont de Québec lui-même est resté pour lors dans le tiroir des projets.

Mais, plus tard, la Compagnie du Québec Central fut une des premières à suggérer et encourager la construction du pont de Québec là où il se trouve aujourd'hui. Aussi bien, dès que cette fameuse entreprise fut réalisée, elle poussa un tronçon de ligne de 20 milles, à partir de Scott — qui, depuis 50 ans s'appelait « jonction » sans l'être — jusqu'en arrière de Charny, à la jonction de Diamond, et de là, empruntant la voie du Canadien National, elle traversa le fleuve pour atteindre enfin la capitale, à sa Gare du Palais. Depuis le 2 octobre 1921, on put annoncer un service régulier de trains entre Québec — pour vrai — et Sherbrooke, Newport, Boston et New York. Ce furent les beaux jours ou plutôt les belles années.

Avant l'avènement de l'automobile et de l'avion, la popularité des trains de voyageurs était formidable et souffrait d'un encombrement chronique. Les compagnies ne chargeaient pas cher, longtemps 1 centin par mille, pour les longs trajets en seconde classe ; mais elles ne tenaient pas

à faire circuler des wagons à moitié occupés. Et les voyageurs de s'entasser, en protestant à cor et à cri. Dans les délibérations du conseil de Sainte-Marie, le 10 juin 1912, on déplore l'insuffisance du service des passagers et on demande au Québec Central de mettre un train direct, de Sainte-Sabine à Lévis, de 6 heures à 10 heures du matin, quotidiennement. Plus tard, le 26 octobre 1939, parce que c'est le moment de mettre en vedette sa localité, le conseil du village souligne qu'il passe chaque jour à Sainte-Marie six trains de passagers et quatre de marchandises.

Comparer à cela la situation actuelle nous fait vraiment honte. Après avoir remplacé ses trains de passagers, samedi, le 16 février 1957, par un service d'autorails Diesel, beaucoup plus rapide et plus économique, le Québec Central a fini par supprimer tout service pour les passagers, depuis le 29 avril 1967. Il avait commencé à suppléer aux trains par des autobus assez confortables, sous l'inscription de « Québec Central Transportation ». Ce fut chose faite pour la section de Sherbrooke à Newport, à partir d'août 1931. Ensuite, depuis l'année 1950 environ, une voiture circulait entre Québec et Saint-Côme, une autre entre Québec et Sherbrooke. Mais les voitures et même la franchise du circuit ont été vendues à la *Compagnie de Transport provincial* le 1er juillet 1965.

Avant de terminer ce chapitre, il ne sera pas importun de rappeler quelques souvenirs ou incidents sortant de l'ordinaire. Dans le cours de son existence bientôt centenaire, le Québec Central en a vu un peu de toutes les couleurs, aussi bien que n'importe quel chemin de fer qui se respecte. Et ceux qui ont connu comme lui la période pionnière en auraient une ample moisson, si on avait le temps de dépouiller tous les



Sur la voie ferrée,
près de la gare

vieux journaux pour les rassembler. La mémoire des faits a disparu malheureusement avec les vieux citoyens qui pouvaient la posséder.

Ainsi, le journal manuscrit du Couvent de Sainte-Marie, appuyé par la presse du temps, nous raconte que l'hiver de 1887 fut terrible pour le froid et les tempêtes. Le dimanche après l'Épiphanie, on enregistrait 45 degrés sous zéro. Le 13 février, une épaisse couche de verglas arrêta les trains, puis ce fut la neige en abondance, qui empêcha la reprise de la circulation pour le reste de l'hiver. La voie du Québec Central — on sait comme elle était vulnérable à ce propos, entre Lévis et la Beauce — fut bloquée complètement. L'équipement mécanique étant inadéquat, il fallut déplacer à la petite pelle, du 10 au 20 avril, une couche de neige allant jusqu'à 22 pieds d'épaisseur à certains endroits. Alors seulement les trains purent se remettre à circuler.

Mais point n'est besoin de remonter si loin pour constater que les tempêtes de fin d'hiver sont toujours redoutables et que la nature peut encore maîtriser de puissantes locomotives et un équipement moderne de déneigement. Dimanche, le 27 mars 1955, à quatre heures de l'après-midi, le train régulier pour Sherbrooke laissait la gare du Palais, avec 150 passagers dans cinq wagons, tirés par deux locomotives, précaution jugée opportune, car une forte tempête faisait déjà rage.

Mais on n'avait pas encore assez prévu. Le convoi était en marche depuis environ une heure, lorsqu'à une faible distance de la petite gare du Bras, à Saint-Isidore, un banc de neige immense amortit la force des locomotives, qui s'immobilisèrent, littéralement enfouies dans l'élément blanc. Les préposés au train, après avoir constaté qu'il n'y avait même pas moyen de reculer, demandèrent du secours par téléphone, à la première maison, et on dépêcha aussitôt dans cette direction une charrue à neige qui se tenait précisément en alerte, à la gare suivante de Scott. Malheureusement, la charrue elle-même s'immobilisa dans la neige, à une couple de milles de son objectif. Les passagers attendaient et la tempête rageait toujours, contribuant à enliser davantage ses victimes.

La nuit des voyageurs fut plus ou moins gaie et contribua à épuiser toutes les provisions de bouche sur le train, même l'eau pour le café. Le lendemain, ce ne fut pas avant dix heures du matin qu'on put obtenir des vivres et servir gratuitement un petit déjeuner à tout le monde, même du lait pour les nourrissons, et il fallut l'aller quérir dans une chaudière chez un cultivateur. Durant la journée du lundi, la tempête ayant ralenti, on réussit à mobiliser une armée de pelleteurs pour déneiger les deux locomotives, les wagons et même cette pauvre charrue, qui avait lamen-

tablement perdu la face. Il avait fallu, pour conserver la vapeur et la chaleur, alimenter continuellement les bouilloires des locomotives avec des pelletées de neige. C'est ce qui manquait le moins, de même que le charbon, heureusement. Enfin, après 30 heures d'immobilisation, le convoi repartait à 11 heures du soir, avec des travaillants qui s'étaient payé, bien à contrecœur, une journée de congé. Ceux qui ont vécu l'aventure — personne, heureusement, n'y a laissé sa peau — s'en souviendront probablement toujours ²³.

Il serait trop long et de mauvais ton de relever tous les accidents fatals de circulation arrivés au Québec Central. Mais on ne peut pas non plus esquiver totalement ce sujet historique, inhérent à l'existence de tout chemin de fer, si réputé qu'il soit. On impute toujours aux hommes, directement ou indirectement, les défauts et les méfaits des machines sorties de leurs mains, même si les éléments sont parfois complices des événements.

Le 6 janvier 1893 ²⁴, après la messe de l'Épiphanie, à Saint-Frédéric, la voiture d'un nommé Jacques Lessard était frappée, à la traverse à niveau, par l'express descendant de Sherbrooke. La femme et le cheval furent tués sur le coup et Lessard, le crâne fracturé, mourut deux jours plus tard. Le surintendant du Québec Central, Andrew Steele, vint aussitôt par train spécial de Lévis, pour assister à l'enquête, qui se termina par un verdict de mort accidentelle.

Dans la paroisse de Sainte-Marie, un train de nuit blessé à mort, le 28 octobre 1899, un nommé Louis-Napoléon Labbé, de Beauce-Jonction. De mémoire d'homme, il s'est produit là deux autres tragédies mortelles, liées avec la circulation du Québec Central. La première remonte au 8 octobre 1924. Un train de fret était à faire des accouplements de wagons à la gare. Un journalier nommé Honoré Nôlin, de 33 ans, époux de Sylvie Grenier, résidant au magasin de la chapelle Sainte-Anne, mais originaire de Saint-Narcisse, travaillait au ruisseau du marais, à l'arrière du Couvent. Soudain, son compagnon, Arthur Giguère, le vit planter là sa pelle et, sans rien dire, s'en aller se coucher sur la voie entre les roues d'un wagon en marche. Le serre-freins le vit bien faire, mais crut d'abord à une imprudence de curieux. L'instant d'après, il était trop tard : la victime était littéralement coupée en deux. On en conclut à un moment d'aliénation mentale.

L'autre tragédie, attribuable autant à la surdité qu'à l'imprudence, eut pour victime M. Joseph Lachance, 65 ans, résidant dans le haut du village, près de la route Carter. Le 25 février 1936, il montait à pied sur la voie

du chemin de fer, pour aller voir un morceau de terre qu'il possédait, un peu plus haut. Il n'entendit pas venir le train derrière lui ; et le mécanicien, croyant d'abord que ce piéton se garerait à temps, n'eut plus ensuite le moyen de freiner suffisamment pour éviter de le blesser à mort.

Le plus spectaculaire, sinon le plus tragique accident du Québec Central s'est produit le 10 mars 1947, vers 4 heures et demie de l'après-midi, juste en face de la gare de Scott. Ce fut le télescopage d'un train de fret, immobilisé sur la voie d'évitement, par un autre convoi de fret plus considérable, une quarantaine de wagons tirés par deux locomotives. Les deux convois étaient en direction du nord. Par suite d'un aiguillage défectueux, le second convoi, à pleine vitesse, vint heurter le wagon de queue. La violence du choc fut telle qu'une des locomotives sauta hors de la voie et atteignit la gare, qui fut partiellement démolie sous le choc. L'autre locomotive dérailla du côté opposé et roula sur le flanc. Les wagons s'empilèrent ensuite les uns sur les autres et une dizaine furent mis en pièces. Seuls des employés du chemin de fer furent les victimes : quatre tués sur le champ et trois blessés assez sérieusement pour nécessiter leur transport à l'Hôtel-Dieu de Lévis. Tous étaient de la région de Sherbrooke, sauf deux serre-freins, M. Alphonse Cloutier, de Vallée-Jonction, et M. Paul-Henri Lachance, de Sainte-Marie. Les victimes reçurent promptement les soins de M. l'abbé Joseph Lehoux, curé de Sainte-Marie, et des médecins Maurice Jacques et Antoine Saint-Jacques, du même endroit. On chercha dans les décombres une partie de la nuit, pour s'assurer qu'il n'y avait pas d'autres accidentés. Des équipes de déblaiement, expédiées sans retard par la Compagnie, purent remettre la voie en état de servir dès le lendemain.

Dans ce même village de Scott, à l'occasion du centenaire de la Confédération, on a érigé, en 1967, un parc-souvenir en l'honneur de Sir Hector Langevin, ancien député de Dorchester et en même temps l'un des Pères de la Confédération. Comme on a voulu aussi souligner l'établissement du chemin de fer dans la localité, on a élevé dans ce parc un monument aux pionniers du Lévis et Kennebec, surtout à Charles-Armstrong Scott, qui a donné son nom à l'endroit. On a parlé pareillement d'obtenir, pour agrémenter ce parc, une ancienne locomotive du Québec Central mise au rancart.

Cette réalisation au sujet du chemin de fer vient d'autant plus à point, que les autorités du Pacifique Canadien, propriétaires du Québec Central, font mine de réduire son service à la plus simple expression, sinon de le supprimer à brève échéance : une manière plutôt étrange de célébrer son centenaire, en 1969. Mais les affaires . . . sont les affaires.

Chefs de gare à Sainte-Marie :

Achille Lemieux	mars 1880	à	31 décembre 1916
Stanilas Poulin	1 juin 1917	à	31 août 1943
Emile Perron	1 septembre 1943	à	26 août 1950
Louis-Emile Crête	23 octobre 1950	à	17 octobre 1954
Jean-Paul Perron	18 octobre 1954		

NOTES MARGINALES

1. *Statuts de Québec*, 32 Victoria, chapitre 57.
2. *The Morning Chronicle*, 23 octobre 1874.
3. *Gazette officielle de Québec*, 9 novembre 1874, page 1897.
4. *The New Standard Atlas of the Dominion of Canada*, Walker and Niles, Montréal and Toronto, 1875, page 63.
5. Registre BB1, folio 171 et suivants.
6. Robert R. Brown, *The Quebec Central Railway*, dans *Railroad Magazine*, janvier 1940, pp. 112-115.
7. *The Morning Chronicle*, 16 avril 1881.
8. Henry J. Morgan, *The Dominion annual Register and Review*, 1882, Toronto, 1883, page 396.
9. *Proceedings of the Convention holden at Windsor Vt., January 20, 1836 : for the purpose of taking preleminary measures for a rail road through the valleys of the Connecticut and Passumpsic Rivers to the St. Lawrence*, Chronicle Press, Windsor, Vt.
10. John S. Kendall, *The Connecticut and Passumpsic Rivers R.R.*, dans *Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*, no 49, mai 1939, pages 23 à 32.
11. *Statuts de Québec*, 25 Victoria, chapitre 61.
12. *Ibidem*, 29-30 Victoria, chapitre 96.
13. *The Morning Chronicle*, 21 octobre 1881.
14. Edward E. Chase, *Maine Railroads*, Portland, Maine, 1926, pages 100ss.
15. *Le Canadien*, 28 mars et 4 avril 1876.
16. AJB, Cour Supérieure, dossier no 1172.
17. AAQ, *Lettres*, volume 35, page 531.

18. *Mandements, . . . des Évêques de Québec*, volume 6, page 202, 26 avril 1880 : « Nous défendons sous peine de péché grave aux fidèles de ce diocèse de prendre part **les jours de fêtes et de dimanches** aux *excursions de plaisir*, en chemins de fer, en bateaux à vapeur ou en voiture » . . .
19. Procès-verbaux du conseil de la paroisse de Sainte-Marie.
20. AJB, *Enregistrement des Sociétés*, volume II, page 177.
21. *Statuts de Québec*, 1894, 57-58 Victoria, chapitre 4.
22. Abbé Pierre Fortier, dans la *Brochure-Souvenir, Centenaire de St-Bernard, 1844-1944*, page 119.
23. Récit condensé de *L'Action Catholique*, 29 mars 1955.
24. *La Vallée de la Chaudière*, 13 janvier 1893.

*Communications intérieures :**Chemins et routes*

L'ouverture d'un nouveau territoire à la colonisation ne se conçoit pas sans l'établissement graduel d'un certain réseau de chemins nécessaires aux relations sociales et économiques. Dans nos colonies modernes, c'est le gouvernement lui-même qui pourvoit à l'ouverture des routes, et c'est bien souvent la première des préoccupations. Il en allait bien autrement dans les temps passés et, dans le domaine de la voirie, les habitants, laissés à leur initiative, répondaient bien lentement aux exigences des communications. D'ailleurs, ces exigences étaient moindres qu'elles ne sont aujourd'hui. Manquant d'animaux de trait, manquant de véhicules et voyageant le plus souvent à pieds, nos ancêtres pouvaient s'accommoder de chemins rien moins que confortables. Les ordonnances des intendants, sous le régime français, sont une preuve que les habitants étaient à ce point de vue extrêmement négligents.

Ce que nous avons vu précédemment concernant les communications extérieures, et l'ouverture de la route Justinienne nous laisse cependant supposer que, vers la même époque, au début du régime anglais, on avait déjà dans la Nouvelle-Beauce des chemins suffisamment ébauchés.

Le 30 juillet 1785, le grand-voyer Jean Renaud rédigeait un procès-verbal pour le « chemin du Roi sur la première concession des deux côtés de la rivière », dans la paroisse de Ste-Marie. Ce procès-verbal est signalé dans un ancien répertoire, aux Archives de la Province, mais, le document n'étant pas à cet endroit, nous avons cru d'abord qu'il était, comme bien d'autres, hélas ! disparu à tout jamais ; M. P.-G. Roy ne le mentionne même pas dans son Inventaire des procès-verbaux des Grands-Voyers. Quel ne fut pas notre étonnement d'en retrouver un jour quelques fragments dans le répertoire du notaire Joseph Rénv, au greffe judiciaire de St-Joseph ! Il y avait les derniers paragraphes, la date, les signatures,

juste assez pour permettre l'identification. Enfin, par un heureux hasard, nous avons mis la main sur une copie complète dactylographiée, par laquelle nous avons appris que l'original se trouve à Ottawa, avec d'autres documents intéressants pour l'histoire de Sainte-Marie. Ainsi donc, l'on apprend à persévérer dans les recherches.

L'objet principal du procès-verbal de 1785 était, non pas d'établir le chemin du Roi, qui existait déjà, mais de l'améliorer et surtout de répartir équitablement les travaux à faire en commun aux côtes et aux ponts. On nous signale en passant que le pont du Domaine a été fait en neuf cette année-là. Ce document est très intéressant, surtout parce qu'il nous donne, en ordre, les noms de tous les propriétaires de terres à ce moment avec la largeur de leurs concessions. Voici pour le moment, un extrait, pris vers la fin : « Le pont sur la rivière du Tabord ¹ no 76 sera fait par les numéros ² 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, et 76. La route qui conduit à l'Église, les deux ponts et les côtes des deux côtés de la rivière seront entretenus par les numéros 12, 13, 15, 16, 17, 22, 23, 24 et 25 pour la partie de Louis Paré. La clôture de la dite route sera faite et entretenue ainsi qu'elle l'a été jusqu'à ce jour ». Les détails ci-dessus concernent le côté sud-ouest de la rivière, autrement dit la seigneurie Linière.

L'honorable Gabriel-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie et déjà député du comté, avait été nommé grand'voyeur du district de Québec, le 18 mars 1794. L'une de ses premières initiatives fut d'effectuer, comme nous l'avons vu, une nouvelle répartition des travaux de la route Justinienne, entre tous les habitants de la Nouvelle-Beauce. Sa sollicitude se portait naturellement vers le progrès de ses domaines ; mais, dans l'exercice de sa fonction, il déploya jusqu'à sa mort, soit pendant 15 années, une très grande activité pour le progrès de communications dans tout le territoire sous sa juridiction. Les archives en font foi et les pages de registres couvertes de son écriture coulante et agréable sont en très grand nombre. Il avait le souci de la méthode, de l'exactitude et de la précision.

Sur son instigation, une loi fut votée, en 1796, au Parlement du Bas-Canada, loi intitulée : « Acte pour faire, réparer et changer les grands chemins et ponts dans cette province et pour d'autres effets. » C'est cette loi qui devait commencer à le rendre impopulaire et compromettre son siège au Parlement. Jusqu'à cette date, le Grand-Voyeur avait seul la surveillance de tous les chemins et ponts de son district et ne comptait sur les officiers de milice dans les paroisses que pour exécuter les ordres

qu'il avait donnés. Par cette nouvelle loi il était pourvu à la nomination d'officiers subalternes pour prendre charge de l'entretien des chemins et des réparations ordinaires. Le territoire de chaque paroisse serait désormais partagé en plusieurs sections ayant à leur tête un sous-voyer et il y aurait un inspecteur en chef pour toute la paroisse.

Le Grand-Voyer se mit en devoir de déterminer lui-même les divisions dans tout le district de Québec. C'était un travail considérable, qui prit du 13 juin au 20 août de l'année 1796. La partie du procès-verbal qui intéresse Sainte-Marie est la suivante³:

« Sainte-Marie de la Beauce — en 5 divisions :

1ère division — Comprendra tous les chemins, ponts, côtes et routes dépendant de la première concession du côté du nord-est de la Rivière de la Chaudière, à prendre du haut de la paroisse jusqu'à la route du village St-Gabriel, qui sera sous le nom de la division de Belle aire⁴.

2ème division — ... à prendre de la route St-Gabriel jusqu'à la ligne entre la seigneurie Ste-Marie et Joliet, qui sera sous le nom de la division de Ste-Marie.

3ème division — ... second rang de Ste-Marie ou village St-Gabriel, qui sera sous le nom de la division de St-Gabriel.

4ème division — ... concessions de la seigneurie Joliet, dans la paroisse Ste-Marie, le long de la Rivière de la Chaudière et dans la Route Justinienne, qui sera sous le nom de la division de Joliet.

5ème division — Comprendra la partie de la Grande Route Justinienne dépendant du côté du nord-est de la Rivière de la Chaudière, dans la paroisse Ste-Marie, qui sera sous le nom de la division nord-est de la Route.

Linière et St-Étienne — en 4 divisions

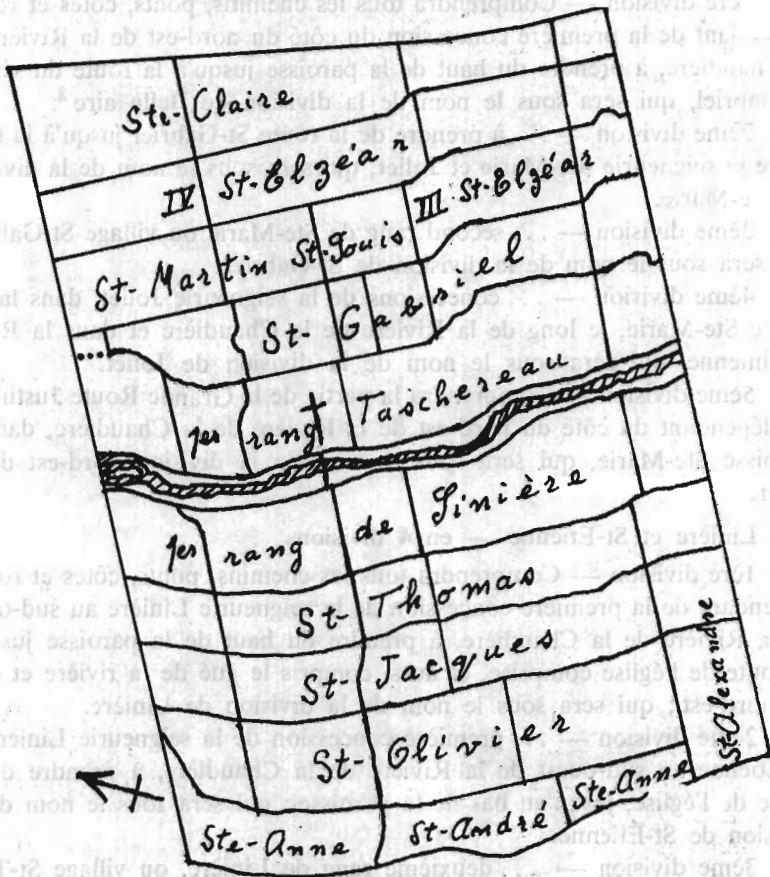
1ère division — Comprendra tous les chemins, ponts, côtes et routes dépendant de la première concession de la seigneurie Linière au sud-ouest de la Rivière de la Chaudière, à prendre du haut de la paroisse jusqu'à la route de l'église comprise, et aussi compris le gué de la rivière et côte du nord-est; qui sera sous le nom de la division de Linière.

2ème division — ... première concession de la seigneurie Linière et St-Étienne au sud-ouest de la Rivière de la Chaudière, à prendre de la route de l'église, jusqu'au bas de la paroisse; qui sera sous le nom de la division de St-Étienne.

3ème division — ... deuxième rang de Linière, ou village St-Thomas, qui sera sous le nom de la division de St-Thomas.

4ème division — ... Comprendra la partie de la Grande Route Justinienne dépendant du côté sud-ouest de la Rivière de la Chaudière, seigneuries Linière et St-Étienne; qui sera sous le nom de la division sud-ouest de la Route ».

La division des chemins de la paroisse étant faite, on procéda à la nomination des officiers qui en seraient chargés durant les années 1797 et 1798⁵: pour toute la paroisse, l'inspecteur fut le capitaine François Verreau; pour la section de Sainte-Marie proprement dite, les sous-voyers suivants: 1ère division: Joseph Perrault; 2ème division: J.-Bte Bilodeau; 3ème division: Michel des Troismaisons dit Picard; 4ème division: Jacques Gagné, 5ème division: François Grégoire.



Chemins et routes dans la seigneurie

Pour la section de Linière et Saint-Étienne, les sous-voyers suivants : 1ère division : Pierre Grinier, fils ; 2ème division : Bernard Gagné ; 3ème division : Augustin Boivin ; 4ème division : Étienne Marcoux.

Plusieurs autres nominations ou élections des mêmes officiers eurent lieu par la suite. La série n'en a pas été conservée complète et nous faisons grâce au lecteur de ces énumérations fastidieuses.

En divisant ainsi les chemins de la paroisse, le Grand-Voyer nous donne la première mention du chemin de la concession ou village Saint-Gabriel et de la route qui y conduit ; ce chemin et cette route devaient donc exister déjà, ou être du moins en voie de prochaine réalisation. Même chose pour le village Saint-Thomas, deuxième rang du côté opposé de la rivière. Déjà la répartition des travaux de la route Justinienne, en 1794, avait donné les noms de 28 propriétaires de terres dans Saint-Gabriel et de 42 dans Saint-Thomas. Malgré la lenteur des premiers développements, malgré que peut-être aucun des tenanciers ne demeurait encore sur ces terres, il fallait venir à donner officiellement des communications à ces deux rangs nouveaux de concessions. Cela fut fait simultanément en septembre 1797 ⁶.

Dans le cas du rang Saint-Gabriel, où les premières concessions datent de 1789, il y avait eu une requête formulée, le 15 mai 1795, à l'adresse du Grand-Voyer, dans laquelle les signataires, François Bilodeau, François Marcoux, François Gagné, Nicolas Comiré, Louis Boivin et autres, tous propriétaires de terres, demandaient de leur marquer un chemin de front et des routes de sortie qu'ils n'avaient pas encore. Une assemblée des intéressés avait été convoquée au Domaine, après vêpres, le 14 juin de la même année, mais on n'avait pu s'entendre sur le choix d'une route de sortie. La chose en était restée là. Le 17 septembre 1797, une autre assemblée a lieu, où on ne s'accorde pas davantage. Ce que voyant, M. Taschereau décide de passer outre, et, le lendemain, commence à tracer le chemin de front de Saint-Gabriel.

Il y a dans ce rang, pour la longueur des trois lieues de la seigneurie, 84 terres de trois arpents chacune, numérotées en commençant par le bas du rang. Le chemin suivra le trait-quarré ou ceinture des terres, suivant les arpentages qui en ont été faits, et sera de 30 pieds de largeur entre deux fossés. Sur la terre no 21 passe la rivière du Domaine ; il y aura un pont de 40 pieds et on déviera le chemin pour atténuer les côtes. Sur la terre 28, un pont de 10 pieds de lambourdes ; sur les nos 43 et 53, deux ponts de 15 pieds. Sur le no 71 passe la petite rivière « Belle aire », où il faudra un pont d'environ 50 pieds de lambourdes avec des quais. Les

ponts et côtes seront objets de répartition par les sous-voyers, sauf le pont du no 28, qui, laissé à son propriétaire seul, l'exemptera des autres travaux en commun.

Puis revient la question des routes de sortie. On délibère encore à ce sujet le dimanche, 24 septembre, après la messe, dans la « chambre publique du presbytère ». La majorité est d'avis que l'endroit le plus favorable est dans la ligne entre Pierre Marcoux et François Bonneville, à 13 arpents au-dessus de l'église ⁷. Mais tous les concessionnaires situés au-dessous de la ligne de l'église protestent qu'ils devront faire et défaire cette distance à chaque voyage, ce qui allongera leur parcours de 52 arpents inutilement ; si bien que l'on décide de placer la route tant bien que mal sur la terre de l'église. Elle sera prise au nord-ouest de cette dernière, le long d'Étienne Voyer, partant de la place de l'église, jusqu'à la profondeur de 20 arpents ; en cet endroit, elle traversera la terre de la fabrique jusqu'à la ligne de l'autre voisin, François Bonneville, et montera dans cette ligne jusqu'au chemin de Saint-Gabriel. Elle sera faite de 20 pieds entre les fossés, close partiellement en pieux debout et entretenue dans la suite par les propriétaires des terres nos 22 à 58 de Saint-Gabriel ⁸ ; ils auront aussi à payer au curé l'indemnité de trois louis pour le terrain en culture dont on va le dépouiller. Cette route de l'église aussi bien que le chemin de front de Saint-Gabriel devront être ouverts en 1798, après les semences, et « parachevés à la Sainte-Anne de l'année suivante » ⁹.

Restait à donner le même service d'une route de sortie aux futurs habitants du bas de Saint-Gabriel, terres nos 1 à 21, afin qu'ils n'aient pas à franchir chaque fois les côtes de la rivière du Domaine. La chose était plus facile cette fois, car l'emplacement d'une route avait été réservé par le seigneur dans la concession faite à Pierre Landry (notaire Miray, 27 juillet 1779), devenue la propriété du capitaine François Verreau. La route est fixée au côté nord-ouest de cette terre, le long de Louis Grégoire ¹⁰. On signale qu'elle sera de commodité aux habitants pour aller au moulin ou partir vers Québec.

Il y eut donc, du premier coup, deux routes établies pour faire communiquer Saint-Gabriel avec le rang du bord de l'eau. La seconde ne fut pas cependant ouverte immédiatement, car il y avait pour lors à peine deux terres concédées dans le bas de Saint-Gabriel. Quant à la première, la route sur la terre de l'église, elle devait être bien vite transportée ailleurs. Rien de surprenant, si l'on examine la configuration du sol en cet endroit. La terre de la fabrique gravit jusqu'à son sommet une colline assez res-

pectable, dont le dôme arrondi se distingue de très loin, et, pour y atteindre, il faut enjamber successivement trois côteaux très abrupts. L'endroit était on ne peut plus mal choisi. Les intéressés à cette route, malgré leur obstination à s'épargner des pas en évitant les détours, n'avaient pas tardé à s'en apercevoir. Dans une requête du 28 septembre 1799, le sous-voyer Louis Hébert et d'autres habitants de Saint-Gabriel disent que la route a été ouverte « cet été », mais que l'on considère comme impossible de continuer à s'en servir, à cause des montées. Une assemblée est convoquée par M. Taschereau pour considérer la chose ; il ne s'élève aucune opposition à la requête. Le 18 novembre, la route sur la terre de l'église est déclarée abolie et on choisit comme nouveau trajet celui qui attirait dès l'abord le plus grand nombre de suffrages, à 13 arpents au-dessus de l'église. Jacques Pouville est devenu propriétaire de l'emplacement choisi et il faut lui en payer la valeur : l'indemnité fixée est de 120 francs, dont 70 sont versés séance tenante par M. Taschereau, le reste étant à répartir entre les intéressés ; et la route devra être ouverte le printemps suivant, après les semences¹¹.

Ce qui vient d'être dit pour l'ouverture des chemins du côté de Saint-Gabriel pourrait être répété presque aussi en détails pour le rang Saint-Thomas. Mais, comme ce dernier n'est plus maintenant du territoire de Sainte-Marie, qu'il suffise de rappeler l'époque de son établissement, coïncidant avec celui de Saint-Gabriel. On lui donna également deux routes de sortie : l'une, pour aller à l'église, entre les terres d'Étienne Marcoux, au sud-est, et d'Ignace Gagnon, au nord-ouest, et c'est l'ancienne route de Saint-Elzéar, fermée depuis quelques années seulement ; l'autre, pour aller au moulin seigneurial ou à la ville, établie sur la terre même de l'ancien moulin, près de la ligne de Pierre Poirier, aujourd'hui possédée par le Club de Golf de Beauce.

À l'aurore du XIX^{ème} siècle, nous voyons donc les chemins de Sainte-Marie former déjà un réseau très appréciable. Mais nous sommes à une période où la paroisse se développe intensément. La proportion des naissances est très élevée, la population augmente et les pères de familles assurent à leurs fils des établissements auprès d'eux, dans la paroisse. On ne songe pas encore à l'émigration : le territoire de la seigneurie est encore vacant pour une grande partie et l'on n'a pas à s'éloigner ; un rang, deux rangs plus loin, la forêt attend des colons. C'est si facile et si peu coûteux d'obtenir une concession. On en fait les premiers défrichements quand les travaux pressent moins à la maison paternelle. Dans quelques années, la terre nouvelle est en mesure de faire vivre son homme ; le jeune

colon y fait sa résidence, et le père sera toujours là, pas loin, pour prêter main forte en cas de besoin.

Petit à petit les rangs existants vont se remplir, de nouveaux rangs vont s'ouvrir, à partir de 1800, et dans l'espace de 25 ans, il aura fallu verbaliser et construire pour les desservir à peu près tous les chemins et routes que l'on a aujourd'hui, et même davantage. Nous bornant toujours au territoire actuel de Sainte-Marie, voyons un peu la marche de ces nouveaux développements.

Jean-Thomas Taschereau, le plus illustre fils de l'honorable Gabriel-Elzéar Taschereau, avait été nommé par son père député-grand-voyer, le 27 novembre 1799¹². À ce titre, et comme il résidait habituellement à Sainte-Marie, c'est lui qui voyait personnellement à l'établissement et l'amélioration des chemins.

Le 8 novembre 1806¹³, il rédige un procès-verbal pour la route du nouveau moulin banal¹⁴. Ayant à faire ailleurs l'histoire des moulins rappelons seulement ici que le premier moulin banal était de l'autre côté de la rivière, et qu'on n'en bâtit un second du côté de l'église que dans les années 1804 ou 1805. C'est le moulin à farine qui fut en dernier la propriété de M. Arthur Chassé. Situé loin du grand chemin, il fallait une route pour s'y rendre. Comme question de fait, le terrain de la route a été acheté, en 1803, et les travaux ont été faits en 1804 et 1805 par le seigneur lui-même, qui a, de plus, bâti à ses frais un pont de 60 pieds sur la rivière du Domaine. Cependant, pour surprenante que la chose puisse paraître à présent, ce n'est pas un pont seulement, mais trois ponts qu'il fallait établir sur le trajet de la route du moulin. La rivière faisait donc, dans les fonds, un détour considérable qui n'existe plus aujourd'hui.

Les deux derniers ponts, l'un de 50 pieds et l'autre de 30 pieds, ont été faits à la corvée par les habitants **durant l'été** de 1806. Il reste à verbaliser le chemin et **les ponts déjà établis**, et c'est ce que fait Jean-Thomas Taschereau, le **8 novembre de** la même année. Il est décidé que les ponts resteront à la corvée ; **l'entretien** de la route et des clôtures est réparti entre tous les intéressés au moulin neuf, **soit** 53 habitants de la seigneurie Jolliet, depuis la ligne seigneuriale de Lauzon, et 82 habitants de Sainte-Marie, sur le grand rang, côté de l'église. Quant aux habitants du rang **Saint-Gabriel**, depuis la rivière du Domaine jusqu'au haut de la paroisse, **leurs parts** de route commenceront un arpent au-dessus du moulin. **Si** les habitants de l'autre côté de la rivière Chaudière n'ont pas de parts dans cette route, c'est qu'ils sont censés avoir affaire encore à l'ancien moulin et qu'ils ont à entretenir déjà la petite route vis-à-vis

l'église et celle qui mène à un gué de la rivière, sur la terre d'Adrien Bergevin dit Langevin ¹⁵.

Les routes de sortie et les chemins de front pour les rangs Saint-Martin et Saint-Louis ont été établis officiellement en même temps, ou, plus précisément, à une journée d'intervalle, mais dans un même procès-verbal, rédigé par le grand-voyer Jean-Bte d'Estimauville, le 2 septembre 1811 ¹⁶. Tous ces chemins furent fixés du premier coup à l'endroit qu'ils occupent encore aujourd'hui.

Le Grand-Voyer commence son travail en fixant les chemins de Saint-Martin, le 30 août 1811. La route est prise de 26 pieds sur la terre de Jérôme Cloutier, ayant été réservée par le seigneur dans le contrat de concession. Il y aura, sur la branche sud de la rivière du Domaine, un pont de 25 pieds de longueur et 10 pieds « plus élevé qu'il n'a actuellement » ; et l'on voit par là que le chemin était déjà ouvert avant l'établissement officiel. Seront tenus à l'entretien de cette route les propriétaires ou occupants du rang Saint-Martin et ceux du rang Saint-Elzéar ou 4ème rang, depuis la ligne de la seigneurie Jolliet jusqu'à la séparation entre les terres de Saint-Martin et de Saint-Louis, tant qu'à ces derniers on n'aura pas donné une autre route de sortie. Quant au chemin de front de Saint-Martin, il fera la continuation directe de la route qui y conduit, « dans le sentier déjà pratiqué, en redressant les sinuosités » et en coupant presque au milieu toutes les terres du rang.

On sait que les terres des rangs Saint-Martin et Saint-Louis, à cause des obstacles géographiques, sont disposées en sens contraire des autres. Tout considéré, cette solution est excellente. Elle obligeait cependant, au début, un petit nombre d'habitants à entretenir de très longues portions de chemins, pour rejoindre les autres communications déjà existantes. Cette considération, jointe à l'importance des ponts et côtes qui viennent s'y ajouter, à plusieurs endroits de la paroisse, fut l'argument principal de Jean-Thomas Taschereau, dans son plaidoyer auprès du Grand-Voyer, en 1812, pour obtenir que les paroissiens de Sainte-Marie fussent déchargés, comme nous l'avons vu, de l'entretien de la Route Justinienne.

Le 31 août 1811, jour suivant, d'Estimauville s'occupe de fixer la route et le chemin de front du rang Saint-Louis. La route sera sur la terre de Joseph Marcoux, le terrain de 26 pieds en ayant été acheté par feu Gabriel-Elzéar Taschereau. Elle sera à la ligne nord-ouest de Joseph Marcoux, entre lui et son voisin d'en bas, Louis Hébert. Comme pour la route de Saint-Martin, l'entretien sera à la charge des habitants de Saint-Louis et de ceux du 4ème rang qui auront à passer par là. Quant au chemin

de front, il sera encore ici, « dans le sentier déjà pratiqué », la continuation directe de la route qui y donne accès. En arrivant à la petite rivière qu'il faut traverser, on déviera le chemin d'environ deux perches, pour atténuer les côtes, et il y aura un pont de 25 pieds de lambourde, par 18 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur pour les quais. La même répartition vaudra pour les côtes et le pont en question que pour la route.

Profitant de l'occasion, le Grand-Voyer fixe également un chemin de front au 4ème rang, depuis l'extrémité de Saint-Louis en remontant sur la distance de 54 arpents, et ensuite une route de 60 arpents en ligne droite vers le nord-est. Ces deux chemins étaient bien de trop pour ce qui concernait alors la paroisse de Sainte-Marie ; car, il n'y avait pas encore un seul habitant sur leur parcours ; mais il s'agissait de donner des chemins de sortie au township de Frampton, où se commençaient déjà des établissements.

Nous voici donc avec des chemins établis dans Saint-Martin, Saint-Louis, une partie du 4ème rang, et il n'a pas encore été question du 3ème rang. Qu'est-ce à dire ? Avait-on oublié cette portion de la paroisse ? Personne n'avait-il songé encore à y prendre des terres ? La réponse à cette énigme réside plutôt dans le fait que, d'après la division originaire de la seigneurie et les plans qu'on s'était fixés, les terres du troisième rang, tant dans le tronçon sud que dans le tronçon opposé, devaient avoir un chemin de front commun avec le 4ème rang. Ce chemin devait être ce qu'on est convenu d'appeler un rang double. En effet, n'a-t-on pas remarqué que ces deux rangs, 3ème et 4ème, portent le même nom de Saint-Elzéar ? C'est là la raison.

Conformément à cette disposition, les tout premiers contrats de concession dans le 3ème rang, avoisinant les terres de Saint-Louis, donnent pour bornes, *en front* les terres du 4ème rang, et *en profondeur* le bout des terres de Saint-Gabriel. Les habitants, d'après ce plan, auraient dû construire leurs propriétés en bordure du 4ème rang, comme cela se fit, un peu plus tard, pour la section nord, surnommée aujourd'hui le petit Saint-François. Mais, dans la section sud, soit opposition des nouveaux occupants, soit revirement dans les plans du seigneur, les premiers défrichements et les premières constructions se firent par le bas et non par le haut des terres. Comme conséquence, il fallut ouvrir au bout de quelque temps, un chemin de front au troisième rang et une route de sortie vers le bord de l'eau. Ce fut le double objet d'une pétition des tenanciers, datée du 15 décembre 1815¹⁷, et signée par Raphaël Vachon, Charles Grenier, Jean Ferland, Louis Morisset et J.-Bte Faucher. Les habitants du troisième

rang ne voulaient plus avoir à remonter jusqu'au rang plus haut pour redescendre ensuite par les chemins de Saint-Louis.

Cette requête leur fut accordée par un procès-verbal du 27 juillet 1816¹⁸. Le chemin de front du 3ème rang y fut fixé, de 30 pieds entre deux fossés de 3 pieds, à ouvrir le printemps suivant et à finir dans quatre ans ; les lignes en furent « marquées par des perches plantées et plaques faites aux arbres. » On fait remarquer que le chemin est coupé par une « cavée absolument impraticable » qui empêche de communiquer directement avec la route Saint-Louis. Les habitants qui sont au-delà de la cavée préfèrent se charger d'une route nouvelle vers Saint-Gabriel, même s'ils ont à faire un détour vers le sud-est, pour avoir leur sortie de ce côté. Ils acceptent aussi qu'on fasse passer sur leurs terres une autre route, dont ils seront chargés, montant au 4ème rang, pour donner sortie au township de Frampton ; car les gens du 4ème rang, trop peu nombreux, ne pourront entretenir désormais convenablement leur chemin de front ; et la sortie de Frampton devra se faire à travers le 3ème rang. Les deux routes sont donc fixées, l'une vis-à-vis l'autre, à quelques pieds près. Aujourd'hui, la première, de Saint-Gabriel au 3ème rang, est fermée à la circulation, bien qu'elle figure encore sur le plan du cadastre.

En principe, la question des chemins du troisième rang se trouve réglée ; mais les discussions et oppositions sont aussitôt commencées, suivant une tradition bien canadienne, et ne se termineront qu'après plusieurs années. Tout d'abord, les associés Voyer, Pike et Desbarats, de Québec, propriétaires du township de Frampton, ont fait opposition à l'homologation du procès-verbal ci-dessus, ne voulant pas accepter les routes de sortie qui leur étaient offertes. Il faudra, pour les satisfaire, que le Grand-Voyer leur accorde toute une suite de routes à la file, dans le haut de la paroisse de Sainte-Marie ; ce fut l'établissement de la route Perrault et des autres qui lui font suite dans la paroisse actuelle des SS.-Anges¹⁹.

En second lieu, les habitants du troisième rang eux-mêmes sont divisés sur la question du chemin à travers la cavée. Une requête du 1^{er} août 1823, par quelques-uns d'entre eux, aboutit à un procès-verbal de l'honorable Thomas-Pierre-Joseph Taschereau²⁰, du 11 août 1824²¹, où l'établissement d'un chemin à travers la cavée est proclamé officiellement. Il y a trois terres à l'ouest de cette cavée. Leurs tenanciers doivent nécessairement avoir une sortie du côté de Saint-Louis. Ils ont eu de Stephen Carter, le 11 novembre 1820, devant notaire, l'octroi d'un chemin de six arpents de longueur, entre lui et J.-Bte Nolet. Au bout de ces six arpents,

il est décidé que le chemin se prolongera, sur les premières terres du 3^e rang, en biaisant « jusqu'à la cavée, où des côtes seront faites, et de là continuera encore en biaisant » sur les terres à l'est de la cavée, pour reprendre finalement le tracé régulier du 3^e rang. Immédiatement s'élève une vive opposition : quatorze propriétaires du 3^e rang signent une contre-requête, le 11 janvier 1825²², disant qu'ils sont la majorité, que ce nouveau procès-verbal n'est pas venu assez tôt à leur connaissance, et qu'ils veulent s'en tenir au procès-verbal antérieur du Sieur d'Estimauville, où ils se sont chargés volontairement « de 60 arpents de route pour que le dit chemin ne passe pas par la cavée », parce que c'est une chose moralement impossible. Après cette prise de positions, selon toute apparence, on s'en est tenu au statu quo et jamais plus il n'a été question de faire passer le chemin par la cavée.

Cependant, les gens du troisième rang, peu satisfaits, ceux du nord-ouest, d'avoir à faire un détour par la route Turmel pour se rendre à l'église ou au moulin, firent plus tard des démarches en vue d'obtenir une nouvelle route de sortie vers Saint-Gabriel, celle qui est aujourd'hui la route en usage, voisine des représentants de Napoléon Ferland.

C'est ainsi que le premier conseil municipal de Sainte-Marie, réuni, le 2 juin 1846, chez Pierre Faucher, au 3^e rang, accédait à la demande des intéressés et nommait des experts pour fixer cette route. En même temps, le notaire Joseph-Noël Chassé étant sur les lieux, les dénommés Jean-Raphaël Faucher, Pierre Faucher, Thomas Vachon, Joseph Leclerc, Jean Turcot, Joseph Huard et Antoine Élie dit Breton, tous du 3^e rang, alors nommé village du Petit Saint-Elzéar, « en considération de l'avantage qu'ils ont maintenant d'une route de sortie vis-à-vis leur demeure, fixée ce jour par le conseil municipal de Ste-Marie sur la ligne de division entre les terres desdits sieurs Jean Ferland et Louis Parent pour communiquer au village St-Gabriel », accordent à ces deux cultivateurs, en raison de l'incommodité qu'ils en souffriront, et ce à perpétuité, de n'exiger d'eux « aucun découvert ou coupe d'aucun bois de chaque côté de la route à être faite ». De plus, sur l'estimation des experts, les mêmes intéressés se cotisent pour payer la somme de 8 louis et 2 chelins, comme indemnité pour le terrain cédé, à partager également entre Jean Ferland et Louis Parent²³.

Au procès-verbal de 1821, qui établissait la route Perrault, le Grand-Voyer a également prolongé à travers bois les chemins de front des troisième, quatrième et cinquième rangs jusqu'à la limite de la paroisse et seigneurie de Saint-Joseph. Puis, à la requête des intéressés, il a fixé le

chemin de front dans le haut du rang Saint-Gabriel à l'endroit où les habitants l'ont ouvert déjà, de leur propre initiative, en dehors de l'alignement primitif. Le chemin remonte un peu dans les terres par une petite route de 3½ arpents, chez Augustin Lessard (plus tard chez Maurice Binet), et il ne rejoint sa ligne normale qu'au-delà de la rivière Belair. Cet arrangement, qui existe encore aujourd'hui, est reconnu officiellement à cette occasion, et les travaux du pont sur la rivière sont mis à la charge commune de tous les habitants, depuis la ligne de Saint-Joseph jusqu'à la route qui monte au 3^e rang, chez Augustin Turmel.

Dans son procès-verbal du 11 août 1824, où il était surtout question de la cavée, l'honorable T.-P.-J. Taschereau a aussi fixé le chemin de front du 4^e rang Saint-Elzéar, depuis l'extrémité du rang Saint-Louis, en descendant jusqu'à la route Sainte-Thérèse, dans la seigneurie Jolliet ; et ce chemin de front a été reconnu comme chemin commun (rang double) aux terres des 3^e et 4^e rangs, dans la section du bas de la paroisse appelée de notre temps Petit Saint-François.

Retournant maintenant de l'autre côté de la rivière Chaudière, dans la seigneurie dite de Linière, nous y trouvons que de nouveaux développements ont été apportés aux communications, dans cette même période.

En réponse à une requête du 1^{er} juillet 1816²⁴, le député du Grand-Voyer est sur les lieux, du 25 au 29 juillet, et rédige un procès-verbal²⁵ pour donner des routes de sortie aux 4^e, 3^e et 2^e concessions, dans le haut de la paroisse. La dernière de ces routes aboutit au bord de l'eau, juste vis-à-vis la route Perrault, sur la rive opposée. Elle conserve encore aujourd'hui son tracé, sur la terre de Mme Joseph Cliche, territoire annexé à la paroisse de l'Enfant-Jésus. Un peu plus bas, vis-à-vis l'embouchure de la rivière Belair (au trou de la Bisson), on établit à cette même occasion un gué pour traverser la grande rivière, avec deux petites routes pour y conduire, de chaque côté.

Enfin, le 16 juillet 1828²⁶, Pierre-Elzéar Taschereau, député-grand-voyer, fixe encore une route nouvelle entre le premier et le second rangs de Linière, sur la terre de Pierre Binet, près de la rivière Durbois, nommée aujourd'hui rivière Binet. Cela n'empêche pas que les autres routes établies de ce côté restent également en usage, celle du haut de la paroisse, dont nous venons de parler, celle vis-à-vis l'église et celle de l'ancien moulin, vers le bas.

Voici terminé, du moins pour la première période et la plus importante à étudier, notre pèlerinage historique à travers les chemins de Sainte-

Marie. Le lecteur qui aura daigné nous suivre jusqu'au bout de ce chapitre formulera avec nous la conclusion qu'il y avait, au point où nous en sommes rendus, beaucoup plus de routes utilisées et entretenues simultanément, dans Sainte-Marie, qu'il n'y en a aujourd'hui. Et, pour s'en rendre mieux compte, on n'a qu'à représenter sur un graphique les divers chemins dont nous avons parlé. Par une ironie des temps, plusieurs routes qu'on avait établies parce qu'on les trouvait pratiques, — et elles l'étaient alors —, deviendront dans la suite si peu pratiques ou même si impraticables, qu'on aura recours à des règlements pour les condamner ou les faire disparaître ; et Dieu sait s'il est plus facile d'établir un chemin que de le supprimer !

On nous reprochera peut-être d'avoir été un peu trop long sur ce chapitre des chemins, d'avoir trop insisté sur des détails. Sans doute, une compilation de ce genre n'est pas aussi agréable que maint autre sujet d'histoire. Mais le développement des chemins ne doit pas être considéré seulement pour l'intérêt assez restreint qu'il comporte en lui-même ; il doit être compris surtout comme un indice et une partie du développement général, social, agricole et commercial de tout un territoire. C'est pour cette raison que nous lui avons donné une certaine importance ; et le fait d'avoir pu traiter cette question d'une façon complète et bien documentée, malgré le travail qu'il en a coûté, nous demeure après coup un précieux dédommagement.

RÉFÉRENCES

1. C'est le seul endroit où l'on trouve ce nom étrange donné à la rivière Lessard, l'une des deux rivières qui viennent tomber côte à côte dans la Chaudière, au côté sud-ouest, dans la limite actuelle entre Ste-Marie et l'Enfant-Jésus (près de chez M. J.-Bte Cliche).
2. C'est-à-dire par les propriétaires des terres ainsi désignées dans les cahiers-terriers de la seigneurie.
3. APQ, Procès-verbaux des Grands-Voyers, cahier IX, f. 89.
4. A cause de la rivière Belair, dans le haut de la paroisse.
5. APQ, Procès-verbaux des Grands-Voyers, cahier IX, f. 157 et suivants.
6. *Ibidem*, f. 220 et 224.
7. C'est précisément où la route se trouve aujourd'hui ; elle s'appelle la route Carter, en raison d'un nommé Stephen Carter qui en était voisin, au sud-est, en 1809, ayant acquis un arpent de François Bonneville.
8. A ce moment-là, le no 58 était le dernier concédé dans le haut du rang.
9. Où l'on voit que la fête de Sainte Anne était considérée comme une étape importante de l'année.

10. C'est aujourd'hui la route Vaillancourt.
11. APQ, Procès-verbaux des Grands-Voyers, cahier XI, p. 57.
12. *Ibidem*, vol. I, p. 288.
13. *Ibidem*, vol. IV, p. 46.
14. Le moulin banal était la propriété du seigneur à l'exclusion de tout autre ; tous les habitants devaient y faire moudre leur grain.
15. Le tracé de cette route existe encore sur l'ancienne terre de Thomas Langevin, no 690 du cadastre, et le gué traversait la rivière au bout sud de l'île Perrault.
16. APQ, Procès-verbaux des Grands-Voyers, vol. XIV, p. 171.
17. Pièce détachée aux Archives de la Province.
18. APQ, P.-V. des Grands-Voyers, vol. XV, p. 13.
19. *Ibidem*, Procès-verbal du 18 au 20 août 1821, Grands-Voyers, vol. XV, p. 204.
20. L'aîné des fils de Gabriel-Elzéar Taschereau restés dans le monde. Il reçut sa commission de grand-voyer du Comte de Dalhousie, gouverneur, le 25 mai 1823 (P.-V. des Grands-Voyers, vol. V, p. 164).
21. APQ, P.-V. des Grands-Voyers, vol. XV, p. 405.
22. Pièce détachée aux Archives de la Province.
23. AJB, notaire J.-N. Chassé, 5 et 6 juin 1846.
24. Pièce détachée aux Archives de la Province.
25. APQ, P.-V. des Grands-Voyers, vol. XV, p. 3.
26. *Ibidem*, vol. XXIII, p. 3.

*Communications intérieures:**Traverses et ponts — I*

Nous avons déjà longtemps parlé, et dans bien des détails, de l'établissement des chemins et routes à l'intérieur de la paroisse Sainte-Marie. Ce chapitre serait incomplet en quelque sorte, s'il n'était suivi d'un autre, sur les traverses et les ponts ; car il s'agit là d'un aspect important des communications intérieures. Il est impossible de nous arrêter à chacun des ponts qui se rencontrent sur les affluents, petits ou grands, de la rivière principale. Leur histoire se confond habituellement avec celle des chemins qu'ils desservent, et nous en avons parlé à l'occasion. Mais, quand il s'agit de la rivière Chaudière, le problème de sa traverse, au cours de nos deux siècles d'histoire, fait bien le sujet d'une étude spéciale, pour laquelle la matière ne manque pas.

Les Beaucerons, dans les débuts, durent se soumettre au régime de la traverse avec des moyens de fortune, laissés, la plupart du temps, à leur initiative personnelle. Le besoin stimule l'ingéniosité. La situation même des seigneuries, réparties sur les deux rives de la Chaudière, entraînait cette nécessité, en même temps qu'elle comportait par ailleurs de nombreux avantages. À Sainte-Marie, comme on l'a déjà démontré, la colonisation et les défrichements commencèrent à la fois, sur les deux côtés de la rivière. Les colons devaient donc fréquemment la traverser, soit pour l'exercice de leur religion, soit pour leurs affaires ou leurs relations de voisinage. Bien qu'il n'y eût pas d'église pendant plusieurs années, il y avait les visites périodiques du missionnaire, qui réunissaient à la maison seigneuriale ou dans une demeure particulière toute la petite population du canton. La vie religieuse et sociale de ces premiers colons devait se faire aussi fraternelle que celle d'une petite famille.

Confectionner un modeste canot de bois est une chose assez simple et qui ne demande pas de talent spécial ; mais il faut tout de même en préparer les planches. Pour s'épargner le trouble de les façonner à la

main, avant l'établissement des moulins à scie, certains habitants s'y prenaient autrement. Ainsi, nous avons vu, dans une ancienne vente ou donation, que celui qui laissait sa terre s'y réservait toutefois un gros pin propre à faire un canot. Des canots faits de planches plus ou moins rabotées, des canots creusés dans des troncs d'arbre, il dut y en avoir longtemps ; sans doute aussi quelques canots d'écorce achetés des sauvages ou construits à leur imitation.

Mais l'obstacle de la rivière n'était pas toujours si redoutable qu'on ne pût l'affronter par le moyen des traverses à gué, du moins pendant la belle saison, quand les eaux se tenaient basses. Ce serait encore aussi facile de nos jours, mais la pratique est à peu près oubliée, vu qu'on n'en sent plus le besoin. C'est ainsi que, dès le début de la seigneurie, il y eut au moins deux traverses à gué reconnues officiellement pour le service du public, ainsi que les avenues pour y conduire.

La première était vers le bas de la seigneurie, un peu au-dessus de l'île Manon (île Perrault), et sa principale raison d'être était de conduire les habitants du côté nord-est de la rivière jusqu'au moulin à farine du seigneur, qui se trouvait sur la rive sud-ouest, à la rivière appelée pour cela, aujourd'hui, rivière de l'Ancien Moulin¹. Le gué de la rivière Chaudière à cet endroit, avec les avenues pour y conduire, constituaient la route du moulin de ce temps-là ; cette route existe encore et débouche au grand chemin près de la maison de M. Joseph Bédard.

Une autre traverse, certainement aussi très ancienne, est celle qui rejoint les deux bords de la rivière, près de l'église ; c'est elle qui nous occupera le plus dans la suite de ce chapitre. Pour le moment, contentons-nous de signaler le passage à gué qui exista longtemps dans cette partie la plus centrale de la paroisse. Du côté du village, la traverse prenait par une côte descendant à la rivière, vis-à-vis l'avenue du Collège. Cette côte servit jusqu'à une période assez récente, pour la circulation d'hiver, sur la glace.

Partant de cette côte, le gué traversait la rivière en biaisant fortement vers le haut, de façon à rejoindre la côte opposée, à une centaine de pieds du pont actuel. Une mention explicite de cette traverse se trouve, en 1796, dans les documents officiels² ; nous avons déjà cité cet extrait : « Linière, 1ère division : comprendra tous les chemins, ponts, côtes et routes, dépendant de la première concession de la seigneurie Linière au sud-ouest de la Rivière de la Chaudière, à prendre du haut de la paroisse jusqu'à la route de l'église comprise, et aussi le gué de la rivière et côte du nord-est . . . » Dans les minutes du Conseil de la paroisse Sainte-Marie,

à la date du 17 octobre 1887, on signale une requête de plusieurs citoyens du village demandant que « la route ou passage d'eau qui existe depuis un grand nombre d'années dans le village de cette municipalité, partant de la rue du Collège allant jusqu'à la Rivière Chaudière, absolument nécessaire pour l'usage du public », soit entretenue comme autrefois. On peut donc en conclure qu'à cette date la traverse servait encore aux voitures, pour ceux du moins qui voulaient s'exempter de payer leur passage.

Maintenant, elle donne accès à la rivière, surtout pour atteindre l'eau, en cas d'incendie. Une seule chose à noter, pour dissiper une confusion possible : c'est que la côte, aujourd'hui située au nord-ouest de la pharmacie Larocque, a été replacée là depuis longtemps, à la suite d'un procès retentissant entre le notaire Pierre Théberge et Israël Lebon. Ce dernier avait pris possession de tout le terrain de M. Paul-Émile Giguère, y compris la vieille descente à la rivière. Il fut forcé, en 1896, de céder en retour le terrain de la côte actuelle.

Il y eut, plus tard, une autre traverse à gué dans le haut de la paroisse, vis-à-vis le *trou de la Bisson*, autrement dit, à l'embouchure de la rivière Belair ou rivière à Giroux. Elle fut verbalisée en juillet 1816³. Le député grand-voyer fixa une route de 16 pieds, sur la terre d'Antoine Squéret dit Labbé, du chemin à la rivière, au côté sud-ouest. Dans la rivière, le gué remontait en biaisant quelque peu, pour suivre les basses eaux, et venait aboutir, au nord-est, sur la terre de Pierre Giroux, où une route se trouvait déjà achetée à cette intention, pour l'usage du public. À remarquer que cette route existe encore, au trou de la Bisson, et le conseil de la paroisse avait encore à s'occuper de cette traverse, chez M. Wilfrid Doyon, le 4 octobre 1943. Le gué et les deux avenues devaient être entretenus par un certain nombre d'habitants du haut de la paroisse, de l'autre côté de la rivière, qui se trouvaient pour cette raison déchargés des travaux à la route « pour communiquer au gué vis-à-vis de l'église ».

Enfin, signalons, en passant, qu'il y eut une traverse à gué, entre la seigneurie Saint-Étienne, au sud-ouest de la rivière, et la seigneurie Jolliet, au nord-est, plus précisément, dans le village de Scott. En même temps qu'il redressait le chemin du 1^{er} rang de Saint-Étienne, le Grand-Voyer avait verbalisé cette traverse le 30 juin 1802⁴. Elle partait de chez Jean Lefebvre, dans Saint-Étienne, pour aboutir chez François Filion, dans Jolliet. C'était alors dans les limites de la paroisse Sainte-Marie.

Revenons maintenant à la traverse la plus importante, celle du village. En même temps que le passage à gué demeurait en service, comme nous venons de le voir, jusqu'à une date plutôt récente, on devait évidemment

songer, et de très bonne heure, à un autre système de communication pour le public entre les deux rives de la Chaudière. Il fallait à tout prix un moyen de traverse plus régulier et plus confortable. C'est un pont ou un bac qui seuls pouvaient répondre à cette exigence. Lequel des deux fut le premier en usage ? Nous ne trouvons pas de réponse dans les documents. Ce fut sans doute le bac, car la construction d'un pont d'au moins 300 pieds de longueur n'était pas une entreprise à la portée d'une paroisse en son enfance, pauvre et peu populeuse ; il n'y avait pas alors un Ministère des Travaux Publics pour prendre la responsabilité des entreprises de ce genre, qui requièrent une technique sérieuse.

Vers la fin du 18^e siècle, on avait pourtant, en certains endroits, un modèle de pont plus modeste et peu compliqué : c'était un pont flottant, démontable, formé de pièces ou lambourdes solidement liées ensemble, le tout retenu en place aux deux extrémités et probablement au centre, par un système d'ancrage. Peut-être le pont était-il supporté par des canots. En 1794, dans le procès-verbal de Gabriel-Elzéar Taschereau, pour la répartition des travaux dans la Route Justinienne, depuis Sainte-Marie jusqu'à Saint-Henri ⁵, au nom d'Étienne Marcoux, on lit ce qui suit : « nommé syndic des parts du pont flottant, depuis le no 43 jusqu'au no 63, et dispensé du chemin ». Ce texte nous laisse dans le doute, car on ne dit pas de quelle rivière il s'agit. Il faut que ce soit une rivière considérable. Comme il est question des travaux de la Route Justinienne, il s'agit peut-être de la rivière Etchemin, qu'il fallait traverser à Saint-Henri. Sinon, il faut que ce soit la rivière Chaudière ; et, fait intéressant à noter, Étienne Marcoux avait sa terre du côté sud-ouest de la rivière, voisine de l'ancienne route de Saint-Elzéar ; par conséquent, le lieu de sa résidence convenait fort bien à la fonction qui lui était confiée. Si l'hypothèse venait à se vérifier, il y aurait donc eu, dès 1794, un premier pont flottant près de l'église de Sainte-Marie.

Nous filons ensuite jusqu'au 18 janvier 1818 ⁶, avant de trouver une mention officielle d'un pont pour Sainte-Marie. La vogue était aux ponts, dans ces années-là. Le Parlement du Bas-Canada autorisait la construction de cinq ponts, en 1817, de sept autres, en 1818 ; en 1819, encore trois autres ponts sont autorisés et des lettres patentes sont accordées par le Parlement à un nommé John Bragg, pour un modèle de pont de son invention. Dans la liste des ponts de 1818, un doit être construit sur l'embouchure de la rivière Chaudière, par J. Davidson ; un autre, par Jean-Thomas Taschereau, pour sa part de la seigneurie Jolliet, sur la rivière Etchemin, dans la paroisse Sainte-Claire ; enfin, deux doivent être construits par

François Verreault junior, le premier à Saint-Henri et l'autre à Sainte-Marie ; François Verreault était alors notaire à Sainte-Marie, et le fils de François Verreau, auparavant capitaine des milices de la paroisse et l'un des personnages les plus en vue durant le demi-siècle précédent.

Dans les Statuts du Bas-Canada, pour l'année 1818, on relève donc le texte d'une loi, sanctionnée le premier avril, dont voici des extraits :

« Acte pour autoriser François Verreault, Écuyer, à bâtir un pont de péage sur la Rivière Chaudière, dans la paroisse de Sainte-Marie, Nouvelle-Beauce, près de l'église de la dite paroisse, dans le comté de Dorchester ⁷.

« Attendu que l'érection d'un pont sur la Rivière Chaudière en la paroisse de Sainte-Marie, Nouvelle-Beauce, près de l'église de la dite paroisse, dans le comté de Dorchester, augmenteroit de beaucoup l'aisance et la communication des habitants des paroisses et concessions voisines et du public en général, et attendu que François Verreault, Ecuyer ⁸, de la paroisse susdite, dans le comté susdit, a par sa pétition à cet effet, demandé permission de bâtir un pont de péage sur la dite Rivière Chaudière; qu'il plaise à Votre Majesté . . . il sera loisible au dit François Verreault, et il est par les présentes autorisé et il a pouvoir d'ériger et bâtir, à ses propres frais et dépens, un pont solide et suffisant . . . une maison de péage et une barrière, avec d'autres dépendances, sur ou près du dit pont . . . François Verreault, ses hoirs et ayans cause ⁹ seront revêtus de la propriété du dit pont pour toujours. A l'expiration de cinquante années, Sa Majesté (c'est-à-dire le gouvernement) pourra prendre possession du dit pont en payant au dit François Verreault l'entière valeur. Lorsque le dit pont sera construit et convenable pour le passage des voyageurs . . . François Verreault aura droit de prendre pour pontonage certains taux : pour chaque carosse ou autre voiture à quatre roues, chargé ou non chargé, avec un cocher et quatre personnes ou moins, tiré par deux chevaux ou plus, ou autres bêtes de somme, deux chelins courant; pour chaque chariot ou autre voiture à quatre roues, chargé ou non chargé, un chelin et quatre deniers courant; pour chaque chaise, calèche, cabriolet à deux roues, ou cariole ou autre voiture semblable, chargé ou non chargé, avec le cocher et deux personnes ou moins, tiré par deux chevaux ou autres bêtes de somme, un chelin et deux deniers courant, et tiré par un cheval ou autre bête de somme, dix deniers courant; pour chaque charrrette, traîne ou autre voiture semblable, chargée ou non chargée, tirée par deux chevaux ou boeufs, ou autres bêtes de somme avec le cocher, sept deniers courant, et tirée par un cheval ou autre bête de somme, six deniers courant; pour chaque personne à pied, un denier courant; pour chaque cheval, jument, mule ou autre bête de somme, chargé ou non chargé, trois deniers courant; pour chaque personne à cheval, trois deniers courant; pour chaque taureau, boeuf, vache et autre bête à corne de quelque espèce qu'elle soit, deux deniers et demi courant; pour chaque cochon, chèvre, mouton, veau ou agneau, un denier courant. Sont exempts de péage les postillons, les officiers et soldats avec leurs bagages ».

Une table des taux sera affichée dans un endroit bien en vue, près de la barrière, afin que le juste prix puisse être réclamé. Il ne sera érigé aucun pont ni aménagé aucune traverse payante sur la distance d'une demi-lieue de chaque côté du pont, aussitôt que le dit pont sera en service. Les pénalités sont prévues contre quiconque troublera les droits concédés. François Verreault est requis d'ériger le pont dans l'espace de cinq ans, sous peine de déchéance de son privilège. Il le construira avec un pont-levis pour les vaisseaux « dans le cas où la dite Rivière Chaudière deviendrait ci-après naviguée par des bâtiments portant des mâts. » On laissera assez d'espace entre les piliers pour que les cageux de quarante pieds de largeur puissent descendre. Avis public du privilège obtenu sera donné par François Verreault, pendant trois semaines, dans la *Gazette de Québec* et à la porte de l'église Sainte-Marie. Les habitants auront ensuite trois mois pour s'adresser au Grand-Voyer et se prévaloir du droit qu'ils peuvent avoir de construire eux-mêmes le pont. Un acte de dépôt, devant le notaire J.-B. Bonneville, le 12 novembre 1819, atteste, au moyen d'un affidavit, que les publications ont été faites suivant la loi ; mais aucun travail, à cette date, n'a encore été entrepris.

À la session de 1819, un Américain nommé John Bragg se présentait au Parlement du Bas-Canada avec un projet et un modèle de pont de son invention, pour en obtenir l'approbation par lettres patentes. Le rédacteur du *Canadien*, journal nationaliste des Canadiens français, commentait à sa manière et y allait de ses propos narquois. Voici l'extrait (*Le Canadien*, 17 février 1819) :

« Il paroît que John Bragg est un aventurier venant des États-Unis de l'Amérique (on ne sait pourquoi) et qui s'est introduit ici comme charpentier. D'après ce que plusieurs personnes de connaissance en disent, son projet de plan ne paroît pas bien extraordinaire. Cependant, il y a beaucoup de gens qui en sont enthousiasmés et qui disent que ce nommé Bragg peut construire un pont de dessus la Citadelle pour traverser à la Pointe Lévy sans piliers!!! Ce projet peut-il entrer dans la tête de gens sensés ? Ce Bragg seroit donc supérieur à tous les gens de génie de la Grande-Bretagne; car il avoit été proposé de faire un pont sur la Tamise en Angleterre il y a quelques années, d'une seule arche de la longueur d'environ six cents pieds. Ce projet n'a cependant jamais été mis à exécution. Pourquoi ? Seroit-ce parce que les Anglois auroient été assez inactifs pour ne pas mettre ce plan à exécution ? Les Anglois sont trop connus pour leur esprit d'entreprise pour pouvoir les supposer capables d'une telle nonchalance.

« Revenons maintenant aux États-Unis de l'Amérique. Il n'y a peut-être pas de peuple aussi jaloux sur la terre d'encourager les arts et les sciences et par conséquent les hommes ingénieux, que les Américains; ils attirent les bons ouvriers de tous les pays du monde par l'encouragement qu'ils leur donnent;

ainsi, comment supposer qu'ils auraient laissé partir Bragg des États-Unis, s'il étoit aussi fameux que le croient plusieurs marchands de Québec. Il y a de l'enfantillage à croire de semblables chimères. Il n'y a pas dans tout l'Amérique du Nord un pont d'une seule arche aussi long que celui de la Rivière Ouelle en Canada; l'arche est d'environ 140 pieds, et sur ce principe on pourroit construire des ponts d'environ 500 pieds sans piliers. Eh bien ! quand l'inventeur de ces plans de ponts a demandé un privilège à la Chambre, combien a-t-il essuyé de difficultés ? Il n'a jamais eu d'encouragement. Pourquoi ? Est-ce parce qu'il étoit un Canadien ou bien un natif du pays ? Chacun va dire : les Canadiens sont toujours avec des préjugés. Mais comment n'en pas avoir, quand on voit des aventuriers, des gens qui viennent on ne sait d'où, avoir plus de crédit que les natifs du pays ?

« Revenons à Bragg. Cet homme a assurément des talens supérieurs aux Canadiens. Car, quand un Canadien entreprend quelque projet nouveau, tel que Mr Perrault, de St-François, Mr Mailloux de Berthier, et Mr Pagé de Québec, ces Messieurs n'ont jamais eu aucune assistance du gouvernement pour les aider à faire des modèles pour leurs projets. Ils ont été obligés de tout faire à leurs propres frais. Bragg est supérieur. On dit qu'il a trouvé le tour d'avoir un des Hangards du Roi, du bois et des ouvriers pour construire son modèle, sans payer un seul sol pour tous ces articles. Voilà un grand avantage pour tous ceux qui ont des projets en tête; pour pouvoir les mettre à exécution, il leur en coutera trois fois moins. Voilà la raison pourquoi nous rendons ces faits publics, afin que, quand quelque Canadien aura quelque projet nouveau en tête, il ira, à l'exemple de Bragg, demander l'assistance du Gouvernement pour l'aider à mettre ses projets à exécution et il n'y a pas de doute qu'il obtiendra sa demande sans délai. Car, comment supposer que le Gouvernement refuseroit à des Canadiens ce qu'il accorde à des étrangers qu'il ne connoit pas ? Il n'y a pas de bons sens à supposer cela... Cette espérance ne peut qu'encourager les gens ingénieux du pays à cultiver leurs talens. »

Quelque temps après, *Le Canadien*, à la date du 14 avril 1819, publiait l'avis suivant :

Les soussignés informent le public qu'ils peuvent construire et qu'ils contracteront avec aucune personne en donnant aucune sûreté raisonnable, pour construire des ponts sur aucune rivière, de quatre ou cinq cents pieds de largeur, sans mettre d'autres quais qu'aux deux extrémités. Et ils espèrent qu'étant des natifs du pays, leurs compatriotes voudront bien les encourager et essayer leurs plans avant d'essayer ceux de gens tout-à-fait étrangers au pays.

Ils font cet avertissement afin que personne ne prétende cause d'ignorance. S'adresser à l'Imprimerie Canadienne ou à Mr Jean Dunoyer, Mtre Charpentier, conducteur des ouvrages du Steam-Boat de Mr Molson près du Parc.

Laurent BÉDARD,
Jean DUNOYER

Malgré ces protestations, l'Américain réussit à faire passer son invention et le statut en fut sanctionné le 24 avril 1819. « Acte qui accorde à John Bragg les droits et privilèges exclusifs d'ériger des Ponts

dans cette Province, suivant le modèle y mentionné. . . » « Vu que John Bragg, de la cité de Montréal, Charpentier, a inventé un moyen plus parfait pour la construction facile et solide des Ponts en bois, et a donné une spécification de sa dite invention, laquelle spécification est ci-annexée, et a aussi déposé un modèle du dit Pont dans le Bureau du Secrétaire de cette Province au Bas-Canada . . . » Nous faisons grâce au lecteur de la majeure partie du texte de cette loi.

Voici cependant la spécification ou mieux la description de cette invention célèbre. On dirait qu'elle est entortillée à dessein pour dérouter les imitateurs : « Ce modèle est formé d'une seule arche composée de solives ou poutres liées ensemble par des liens horizontaux ou filières transversales, et placées alternativement au-dessus et au-dessous des dites filières, et elles aboutissent aussi alternativement l'une à l'autre au-dessus des dites filières avec des liens horizontaux et placés diagonalement et des clefs perpendiculaires et diagonales avec ou sans culées, et avec des garde-corps liés par des liens inclinés. »

Aussi bien que nous pouvons comprendre, chaque travée du pont se joignait à la suivante et formait une sorte de clef, comme les doigts des deux mains, quand on les croise. Toute la poussée portait sur les deux extrémités du pont et le centre s'élevait suivant une courbe assez prononcée. Les architectes pourraient peut-être préciser davantage, mais peu nous importe. Le privilège accordé à John Bragg devait durer jusqu'au 1er mai 1833. Nous ne savons pas combien de ponts furent construits sur ce modèle dans la province, car il y avait d'autres modèles en usage. Mais, pour ce qui nous intéresse, il faut dire que la « patente » américaine fut appliquée dès sa première année, en 1819, pour la construction d'un pont à Sainte-Marie, et nous allons voir avec quel résultat.

C'est le notaire François Verreault, comme nous l'avons vu, qui avait obtenu pour son compte personnel, le privilège de construire le premier pont de péage près de l'église. Avant d'avoir réalisé son projet, il céda ses droits, le 12 juin 1819, à une société formée de plusieurs citoyens de Québec et de Sainte-Marie¹⁰. Jean-Thomas Taschereau avait à lui seul 29 actions dans la société, Thomas-Pierre-Joseph Taschereau quatre, Philippe Aubert de Gaspé quatre, Olivier Perrault quatre, Chs-C. de Tonnancour trois, Joseph Bouchette deux, Messire Villade, curé, deux, Joseph-Antoine Philippon deux, Antoine-Charles Taschereau, John Walsh, notaire, Pierre Chassé, Joseph Dugrenier dit Perron, Louis Dufresne et d'autres, une. Il y avait en tout 86 actions de 11 livres et 15 chelins (environ \$50.00). François Verreault, en cédant ses droits, retenait à

titre gratuit la 101^{ème} portion dans la propriété et les revenus du pont projeté. Un marché était passé sur les entrefaites entre les sociétaires et John Bragg pour la construction du pont ¹¹. Mais ce marché ne fut pas rempli, probablement parce que John Bragg retira son engagement ou ne put l'exécuter dans le temps voulu par les actionnaires.

C'est ce qu'on peut conclure, par l'existence d'un autre marché, fait devant le même notaire, le 1^{er} octobre de la même année. Cette fois, les entrepreneurs sont Eliphalet Bangs, charpentier de Montréal, et Oliver Barker, du township de Compton. Le pont aura 24 pieds de largeur, et la longueur sera réduite à 300 pieds, d'une culée à l'autre, pour n'avoir qu'une seule arche en bois, sur le modèle inventé par Bragg, dont les entrepreneurs ont obtenu le permis. Les culées ou piliers à chaque extrémité auront 5 pieds au-dessus des grosses eaux, et seront remplies de pierre avec assez de solidité pour que les glaces et l'eau ne causent aucun dommage. L'arche formera une montée assez douce pour les voitures et devra cependant laisser passer librement les cageux et bateaux, même à la hauteur des eaux. Le pavé sera à double voie, en madriers de pruche de trois pouces d'épaisseur. Il y aura des garde-corps et, vers le centre, de chaque côté du pont, on mettra une espèce de galerie de douze pieds de largeur sur trois pieds de profondeur, avec un banc où les piétons pourront s'asseoir. Tout le bois du pont sera goudronné. Comme accessoires, en plus des avenues et clôtures convenablement aménagées, on construira à l'une des extrémités une grande porte en claire-voie, à deux battants, et une autre petite porte dans la première, pour servir de barrières ; une maison de péage de 25 pieds dans les deux sens, à trois appartements, une étable attenante, un cadre pour afficher les taux de passage, enfin une colonne avec un écriteau portant les mots : Pont Richmond. Le pont devra être mis passable pour le 15 avril suivant (probablement avant la débâcle) et devra être complètement fini, avec tous les accessoires, pour le premier août. Le prix du marché sera de mille louis (\$4,000.00) payables au prorata des parts des actionnaires, un premier tiers dans 8 jours, un-sixième au 15 janvier, un-sixième au 15 avril et le dernier tiers à la fin des travaux.

Pour expliquer cette appellation de « pont Richmond » qu'on se propose d'adopter, Jean-Thomas Taschereau, le promoteur de l'entreprise, avait reçu une lettre, datée du 26 juin 1819, de J. Ready, secrétaire du Gouverneur en chef, le Duc de Richmond, accordant l'autorisation désirée ¹². Soit dit en passant, le Duc de Richmond devait mourir victime de la rage, le 28 août de la même année.

Et l'on se mit résolument, cette fois, à la construction du pont. Une partie du bois était fournie à l'entrepreneur par Joseph Barbeau, suivant marché du 14 septembre, devant le notaire Frs Verreault. Durant l'hiver, on travailla tout à son aise, avec l'appui solide de la glace. À la fin de février 1820, la structure du pont était sur le point de se terminer. Mais le vingt-sept, arriva un désastre. Il est relaté dans la *Gazette de Québec* du 2 mars ; les nouvelles prenaient plus de temps qu'aujourd'hui à passer dans les journaux. Voici le communiqué :

« Samedi dernier, vers huit heures du matin, comme plusieurs ouvriers travaillaient sur un échafaud sous le pont construit (d'après le plan Bragg) sur la rivière Chaudière, près de l'église de Sainte-Marie dans la Nouvelle-Beauce, une partie considérable du pont s'écroula avec un fracas horrible et tua sur le champ un nommé Luke Murphy; un autre du nom de John Dunn ne survécut à l'accident qu'une heure et demie; deux autres nommés Keble Parker et John Sluven ont été meurtris si dangereusement que l'on désespère de leur vie et un cinquième du nom de P. Nichols a été blessé mais n'a pas d'os fracturés. Le pont était sur le point d'être achevé; les ouvriers travaillaient à ôter les cintres afin d'abaisser les deux demi-arches pour les unir; mais, malheureusement, n'ayant pas pris assez de précaution en baissant la demi-arche du côté sud, elle ne s'adonna pas avec la demi-arche opposée et il s'écroula cent pieds du pont sur les malheureuses victimes. Il n'y avait qu'un de ces infortunés qui fût marié : nous ne savons pas s'il a laissé des enfants après lui. La rivière a environ 330 pieds de large en cet endroit.

Nous avons appris depuis, que, sur les trois infortunés qui avaient survécu, deux sont morts.

Le *Quebec Mercury* donne en anglais les mêmes détails ; quant au *Canadien*, il ne dit mot de l'événement, peut-être pour n'avoir pas à manifester son triomphe à l'occasion d'une aventure aussi macabre.

Tout le monde, sans doute, s'intéressait fortement au développement des travaux, et il devait y avoir à Sainte-Marie, ce matin-là, une foule de curieux pour assister à la phase culminante de la construction. Comme à la chute de la travée centrale du pont de Québec, un siècle plus tard, un cri d'horreur dut s'échapper à la fois de toutes les poitrines, en voyant le pont s'écrouler. Puis on imagine l'émoi et le bouleversement provoqués par ce sinistre dans la paisible population de la paroisse ; de légitimes ambitions étaient anéanties au prix de fortes dépenses et de quelques vies humaines.

« Le vingt-neuf février mil huit cent vingt par nous curé de Ste-Marie soussigné ont été inhumés dans le cimetière de cette paroisse les corps de Geble Parker, John Dunn, John Slevin, Luc Murphy, charpentiers décédés le vingt-sept écrasés par la chute d'un pont qui se construisait sur cette rivière, munis des

secours de l'Église; furent présents Stephen Hicks, William Slevin, Patrick Murphy, John Donavan, Joseph-Antoine Philippon, plusieurs autres parents et amis lesquels ont déclaré ne pouvoir signer.»

(Signé) Stephen Hicks, John Donavan, P. Murphy, W. Slevin, J.-A. Philippon.

VILLADE, ptre.

Les victimes étaient donc de la religion catholique. Leurs noms et ceux des quelques témoins ci-dessus laissent présumer que les ouvriers du pont Richmond étaient principalement des Irlandais ; quant à Joseph-Antoine Philippon, il était alors maître d'école à Sainte-Marie.

Mais d'où venaient donc ces Irlandais, sûrement étrangers à la paroisse ? Ils devaient s'être amenés avec les deux chefs entrepreneurs, dont nous avons dit déjà le lieu d'origine. Faut-il croire à la lettre la tradition des anciens rapportant que c'étaient des Américains, parce que le pont qu'ils avaient entrepris, s'est appelé dans la région le *pont des Américains* ? Le fait que c'étaient des ouvriers de langue anglaise peut avoir été suffisant pour donner naissance à cette appellation, et peut-être avait-on conçu un certain dépit de voir s'introduire une troupe d'étrangers au détriment de la main-d'œuvre locale.

Quoi qu'il en soit, le « pont Richmond » ou, si l'on veut, le « pont des Américains », a eu une existence bien éphémère. Sa destruction partielle et surtout l'impression créée par la sinistre tragédie firent qu'on abandonna la construction et personne ne passa jamais sur le pont. Après sa démolition, une partie du bois servit à la construction, pièces sur pièces, d'une maison dans le haut du village, qui appartint longtemps à Mlle Marie-Anne Gagné. Rebâtie plus tard avec le même bois et sur le même emplacement, la maison est devenue la propriété de Mme Arthur Lachance. Le plus fort perdant dans cet accident — après ceux qui y avaient perdu la vie — était, certes, Jean-Thomas Taschereau. Il avait fait les plus gros déboursés, dans la mesure au moins où les ouvriers avaient été payés pour leur travail; et il semble qu'ils le furent, même après le désastre, car, le 2 mars, l'entrepreneur réglait encore des comptes avec cinq ouvriers de noms étrangers (Notaire Frs Verreault). Il avait même acheté, de l'autre côté de la rivière, sur le bord de l'écore, un terrain d'un arpent et demi en superficie, soit deux arpents de front par 128 pieds de profondeur¹⁴, qu'il destinait au service du pont pour la maison du gardien et autres dépendances. Sur cet emplacement se situèrent les maisons de M. Zéphirin Rhéaume (autrefois Mme Georges Morissette), de MM. Napoléon Turcotte, Albert Bilodeau, Lucien Lamontagne et Arthur Gosse-

lin. Renonçant à reprendre son entreprise malheureuse, J.-T. Taschereau loua d'abord ce terrain à un nommé François Gagné, le 17 mars 1824¹⁵; il réservait seulement dans l'intérêt du public, la route et la côte descendant à la rivière, vraisemblablement celle qui servait à la traverse à gué. Finalement il vendit à M. Villade, avec les mêmes réserves, le 19 mai 1828¹⁶.

Le pont de Sainte-Marie était entré dans le domaine des souvenirs, mais le problème de la traverse exigeait toujours une solution. Il est fort probable, nous l'avons dit, que, même avant l'entreprise rapportée ci-dessus, on avait commencé d'utiliser un bac pour la traverse. Après la mésaventure, la solution dut rester la même; mais nous n'avons pas de précisions que nous puissions donner, avant l'année 1829. C'est alors qu'un certain contrat nous révèle les noms des deux premiers propriétaires connus de la traverse: John Blumhart et Thomas Bilodeau. Thomas Bilodeau était de vieille souche beauceronne; le nom de John Blumhart, au premier abord, nous a donné l'idée qu'il aurait pu être un de ces Américains présumés qui, après le désastre de leur pont, décidèrent de se fixer à Sainte-Marie. Mais il ne peut guère en être ainsi: à son décès, en 1835, les registres disent qu'il est le fils de Georges Blumhart et de Marguerite Julien, de Québec. On le donne tour à tour, dans les documents, comme maître d'école, cultivateur et traversier. Au fait, c'est lui qui mena la traverse du bac plutôt que son associé Thomas Bilodeau.

Le 21 décembre 1829, Dame Victoire Routhier, veuve de Jean-Baptiste Avard, consent un bail emphythéotique¹⁷ pour 25 ans, en faveur de Thomas Bilodeau et John Blumhart, leur accordant la jouissance d'un emplacement d'un arpent et trente pieds de front sur la rivière, par un demi-arpent de profondeur « avec droit de l'écore pour mettre un bac et y faire une côte. » La terre de Jean-Baptiste Avard était voisine de la route de l'église, du côté sud-est. Les conditions du bail ci-dessus étaient de traverser gratuitement la dame bailleuse et de lui payer, ainsi qu'à ses descendants, un loyer de 15 chelins par an.

Si, par hasard, la traverse en bac n'était pas encore inaugurée à cette date, elle le fut du moins, de façon certaine, au printemps de 1830. John Blumhart bâtit une maison peu après, sur l'emplacement dont il avait l'usage pour son métier. Mais il ne devait pas s'y maintenir bien longtemps. La mort vint le chercher, le 4 mars 1835, à l'âge de 36 ans. Il était célibataire. Dans son testament, deux mois auparavant¹⁸, il se dit catholique et désigne pour son légataire universel « son bon ami », Jean Bilodeau.

Ouvrons ici une parenthèse pour signaler, vers la même époque, l'existence d'une autre traverse en bac dans la paroisse Sainte-Marie, un peu en bas du Domaine, vis-à-vis la route du moulin. Elle avait sans doute pour destination de subvenir à l'insuffisance du gué situé à l'île Manon (île Perrault), et de fournir aux habitants du côté sud-ouest de la rivière, surtout du bas de la paroisse, une plus grande commodité pour aller en ville faire leur marché ou au moulin faire moudre leur grain. C'est un nommé Jean-Bte Nadeau qui paraît avoir inauguré cette traverse, puisque, quand il la vend à Jean Cyr, le 18 avril 1831¹⁹, il ne donne pas le nom d'un propriétaire antérieur. Cela n'empêche pas que la traverse pouvait être déjà en service depuis plusieurs années. Jean-Bte Nadeau cède donc « son bac tel qu'il se trouve présentement près de l'écore », pour le prix de 30 piastres d'Espagne, se réservant le passage gratuit pour 5 ans.

Dès le 28 du même mois, Jean Cyr se met en société²⁰ avec un de ses voisins, Pierre Roussaint, pour l'opération de la traverse, à moitié dans les dépenses, comme aussi dans les revenus ; Roussaint sera tenu de « fournir et mettre un homme à ses frais et dépens pour mener et traverser avec le dit bac chaque année pendant six années. . . toutes et telles personnes qui voudront passer et repasser la rivière Chaudière sur le dit bac tant à pied qu'en voiture ; s'oblige le dit Pierre Roussaint de fournir un chemin sur sa terre et une côte pour aller et venir. . . » Quelques jours après, le 12 mai 1831, Jean Cyr vend à Pierre Roussaint la propriété entière de la traverse²¹, annulant du fait le contrat de société conclu le 28 avril. Notons que la terre de Pierre Roussaint (no 22 du terrier, en 1810, alors propriété de Jacques Roussaint, son père) se trouve être présentement celle de Mme veuve Philippe Giguère ou peu s'en faut. Quant à cette traverse de Cyr et de Roussaint, nous n'avons pas trouvé jusqu'à date d'autres renseignements à son sujet, mais il semble que son existence n'ait pas été bien prolongée.

Si nous revenons à la traverse du village, nous voyons que, après avoir hérité de John Blumhart, Jean Bilodeau, pour une raison ou pour une autre, décide de vendre l'objet de sa nouvelle acquisition, dès le 26 août de la même année 1835²², à un nommé Marcel Gagnon, pour le prix de 106 livres courant (soit un peu plus de \$400.). Le vendeur se réserve l'usage de la traverse jusqu'aux glaces, à l'automne, s'engageant après ce temps à monter le bac sur l'écore. Nous trouvons aussi dans cette vente des détails sur le matériel de feu John Blumhart : en plus de la maison du traversier, avec la jouissance de l'emplacement déjà décrit,

de l'autre côté de la rivière, il y a un bac avec un cable de 384 pieds et un canot dans le milieu de la rivière, sur lequel passe le cable, un autre vieux cable et un autre bac, deux canots avec rames et avirons, deux flattes ou bateaux ; tout cela est sur l'écore du côté sud-ouest. Le traversier, comme il convient, avait ce qu'il fallait pour suppléer au bac, et assurer le passage de la rivière dans les moments de transition entre la traverse régulière d'été et les chemins d'hiver sur la glace. On traversait alors dans des canots ou des « bateaux ».

Mais il était écrit que la propriété de la traverse changerait de mains à plusieurs reprises, dans un laps de temps plutôt restreint. Marcel Gagnon, le nouveau traversier, eut un règne très court. Comme en témoignent les registres de la paroisse, il se noya, dès le 6 juin 1836, vraisemblablement dans l'exercice de son métier. Il était célibataire, âgé seulement de 26 ans. Ses parents, Pierre Gagnon, cultivateur, et Reine Fournier, de Saint-François, Rivière du Sud, héritèrent de la traverse et la revendirent, le 4 juillet suivant, au même prix qu'elle avait été payée (J.-J. Rény, notaire). Les acquéreurs étaient les deux frères Louis-Romuald Fortier, négociant, et Octave-Cyrille Fortier, médecin, tous deux résidant à Sainte-Marie. Le même jour, devant le notaire Rény, ils obtenaient de M. le curé Villade, par un bail à rente foncière, non rachetable, de 15 chelins chaque année, la propriété d'un petit terrain de 20 pieds de front allant en profondeur de la rivière au grand chemin, « lequel terrain, est-il dit, sert présentement de lieu de débarquement pour le bac qui traverse sur la rivière Chaudière et sur lequel est présentement le guindeau et chemin pour débarquer du dit bac. . . » Monsieur Villade était propriétaire, en son nom personnel, de la terre voisine de celle de la fabrique, du côté sud-est ; les anciens d'ailleurs, se souviennent que, sur l'emplacement de feu Cyrille Dulac, se trouvait une descente à la rivière ayant servi de tout temps à l'usage de la traverse. En vendant ce terrain, M. Villade régularisait une situation qui durait, sans doute, depuis quelques années. Il se réservait cependant à lui-même et à tous les futurs curés de Sainte-Marie le droit d'y passer pour aller puiser de l'eau à la rivière en tout temps de l'année ; et ceci, en passant, nous laisse supposer quel était sans doute pour la plupart des villageois de Sainte-Marie, le système d'approvisionnement de l'eau.

Louis-Romuald et Octave-Cyrille Fortier n'acquittèrent sûrement pas eux-mêmes le service de la traverse. Ils n'en gardèrent d'ailleurs la propriété qu'un peu plus d'une année. Y avait-il donc si peu de profit à retirer de cette exploitation, pour qu'elle changeât de mains aussi souvent ?

Le propriétaire suivant, chose surprenante, fut le curé de la paroisse Saint-Michel, Messire Narcisse-Charles Fortier, et l'on comprendra qu'il s'agissait du frère des deux autres. L'acte de son acquisition fut passé, le 17 octobre 1837, devant le notaire Charles Dugal, de Saint-Michel.

Enfin le 31 janvier 1842, la propriété de la traverse devait entrer aux mains de la famille Morissette, pour lui rester, de père en fils, exactement trois quarts de siècle. À la date citée, M. le curé de Saint-Michel, par son procureur à Sainte-Marie, Richard-Achille Fortier, vendait à Joseph Morissette, cultivateur²³, « un bac avec sa ferrure tel qu'il se trouve présentement avec un cable de trois cents pieds environ de long. . . des bouts de vieux cable et un flatte. . . avec ensemble le privilège de traverser les habitants de la paroisse » et les droits sur les terrains d'approche des deux côtés de la rivière. Il devait cependant traverser gratuitement Thomas Bilodeau, Jean Bilodeau (on reconnaît ici l'ancien associé et l'héritier de John Blumhart), J.-B. Bonneville, Louis-Romuald Fortier, Richard-Achille Fortier, ainsi que leurs familles et engagés, moyennant quoi il était dispensé de payer les 15 chelins annuels pour le loyer du terrain de l'autre côté de la rivière²⁴. Le prix de la vente était de 112 livres et 10 chelins (environ \$450.00).

RÉFÉRENCES

1. On dit aussi rivière Vallée, du nom du propriétaire du dernier moulin qui ait existé, et qu'on vient à peine de démolir, une solide construction à deux étages en pierre de taille; l'emplacement de la chaussée était encore bien visible.
2. APQ, Procès-verbaux des Grands-Voyers, vol. IX, folio 57.
3. *Ibidem*, vol. XV, page 3.
4. *Ibidem*, vol. XII, page 79.
5. *Ibidem*, vol. IX, fol. 8.
6. APC, Requête de François Verreault, Internal Correspondance, Roads and Bridges.
7. Au point de vue parlementaire, le comté de Beauce ne formait qu'une seule division électorale avec celle de Dorchester.
8. Avaient droit au titre honorifique d'écuyer tous ceux qui remplissaient quelque fonction publique reconnue par l'état.
9. Formule légale équivalent à: ses héritiers ou représentants.
10. Greffe du notaire Joseph Planté.
11. AJQ, acte sous seing privé, du 31 mai 1819, déposé au greffe de Planté, 12 juin 1819.
12. AJQ, la lettre déposée dans le greffe de Planté, le 1er oct. 1819.

14. AJB, venant de J.-Bte Bélanger; acte devant le notaire Bonneville, 27 nov. 1819.
15. AJB, greffe de J.-J. Rény, notaire.
16. AJB, Greffe de J.-Bte Bonneville.
17. AJB, greffe de J.-J. Rény, notaire.
18. *Ibidem*, 4 janvier 1835.
19. AJB, greffe de J.-B. Bonneville.
- 20 et 21, *Ibidem*.
22. AJB, greffe de J.J. Rény.
23. Greffe du notaire J.-B. Bonneville.
24. R.-A. Fortier avait acheté le bas de la terre de J.-Bte Avard, voisin de la route (notaire J.-J. Rény, 29 mars 1838).

*Communications intérieures :**Traverses et ponts — II*

Comme on vient de le voir dans les paragraphes précédents, seule la traverse en bac était en usage depuis la catastrophe de 1820. Ce n'est pas à dire pourtant que l'idée d'un pont ne fût pas revenue au bout de quelque temps.

Une première pétition se fit le 5 février 1831, par les gens de Sainte-Marie, et fut présentée en Chambre par Pierre-Elzéar Taschereau, député du comté, pour obtenir le secours des fonds publics : on avait perdu l'espoir et les moyens de parvenir autrement à remplacer le pont de 1820, entrepris « sur un plan nouveau qui paroissoit approuvé des connaisseurs »¹. La même année, dans leur rapport, les Commissaires du Comité permanent des Chemins du Bas-Canada demandent un octroi de 2,000 louis pour bâtir un pont près de l'église Sainte-Marie (requête no 83) : mais, dans le tableau qui accompagne, l'octroi ne paraît pas avoir été accordé². De fait, on ne voit pas que le projet soit allé plus loin que cette étape préliminaire.

Il est à présumer, cependant, que ce projet de pont ait quelque rapport avec la première invention officiellement brevetée pour la paroisse de Sainte-Marie. C'est, en effet, le 30 nov. 1831, qu'un nommé Amable Duchaine recevait du Bureau de l'Agriculture et des Statistiques du Bas-Canada des lettres patentes intitulées : « Improvement in the manner of Building or Constructing Bridges »³. C'est la seule fois que nous ayons rencontré le nom de cet inventeur comme étant de Sainte-Marie. Il proposait un pont appuyé seulement sur les deux rives, pour n'être pas ébranlé par l'eau ni les glaces : mais il exigeait pour cela une structure au moins aussi lourde du côté de la rive qu'au-dessus de l'eau, afin de conserver le centre de gravité vis-à-vis de chaque culée. En somme, rien de bien ingénieux ; rien non plus d'économique.

C'est aussi durant l'année 1831 que, moyennant un octroi de la Législature, un premier pont se construisit à l'embouchure de la rivière

Chaudière. L'inauguration officielle s'en fit le 11 juillet, sous la présidence du gouverneur Lord Aylmer et de son épouse, celle-ci faisant la traversée dans la première voiture, accompagnée par le seigneur de Lauzon, John Caldwell. Mais le pont s'éroula, lui aussi, à la débâcle du printemps suivant, et il fallut le refaire. Technique défectueuse, dans les débuts, et matériaux inadéquats.

Les notables de Sainte-Marie et quelques étrangers revinrent toutefois plaider leur cause auprès de Lord Gosford, gouverneur, dans une seconde requête, signée le 7 novembre 1835. Il y avait bien, disaient-ils, un pont à l'embouchure de la Chaudière, pour aller de Québec aux Cantons de l'Est et dans les états du Vermont et du New-Hampshire ; mais la partie du chemin de Craig qui traversait Saint-Nicolas et Saint-Gilles n'avait pas les avantages de la communication faite par la Beauce, en prenant, à travers Saint-Elzéar et Saint-Sylvestre, vis-à-vis le village de Sainte-Marie, une route aussi courte, mieux entretenue et plus peuplée d'établissements. Ainsi parlait la requête, en implorant un octroi de 2,000 louis pour la reconstruction du pont et l'imposition d'un modeste péage, pour son entretien futur. Mais elle alla échouer au Comité permanent des Chemins. Les faveurs du gouvernement n'étaient pas alors faciles à cueillir, à cause d'un conflit chronique entre les deux Chambres ⁴.

Cependant, le traversier Joseph Morissette ne tarda pas à donner au problème une solution bien acceptable pour le temps : l'érection d'un pont démontable, élevé sur chevalets, appelé aussi *pont volant*. Nous l'apprenons par une lettre du curé de Sainte-Marie au Secrétaire de l'Archevêché de Québec, du 18 mai 1848 :

Ste-Marie, N.-B., 18 mai 1848.

Monsieur (l'abbé Belle-Isle),
(Secrétaire de l'Archevêché)

Mgr l'Archevêque m'a enjoint expressément de réclamer un certain lot de terrain appartenant à la Fabrique, lequel avait été laissé, jusqu'à nouvel ordre, aux habitants pour servir comme débarcadère à un pont volant qu'on place tous les printemps et qui vient aboutir au terrain de l'église. Auriez-vous la complaisance de demander à Sa Grandeur si elle entend retenir le terrain tout entier, de manière à ne pas laisser même un passage d'une douzaine de pieds de largeur ? Dans ce cas, la paroisse sera privée du pont en question, car il serait difficile d'y pourvoir autrement.

(signé) J. Auclair, ptre.

La requête du curé était habilement présentée et obtint le résultat désiré. Le Secrétaire de l'Archevêque répondit ⁵ que ce dernier, après

avoir consulté le curé précédent de Sainte-Marie, autorisait la Fabrique à faire une délibération pour céder un passage de douze à quinze pieds, en gardant la propriété du fonds ce qui fut accepté par les marguilliers, dès le dimanche suivant, 28 mai⁶. De l'autre côté de la rivière, la question ne se posait pas, puisque le pont, situé au même lieu qu'aujourd'hui, débouchait vis-à-vis la route de l'église.

On voit par le contexte que le pont de chevalets pouvait remonter à quelques années avant 1848. Un pont semblable avait dû s'ériger au printemps de 1847, vis-à-vis le village actuel de Scott, alors inclus dans Ste-Marie. C'est Jean Genest dit Labarre qui en avait confié la construction, près de sa demeure, à Thomas Bilodeau, par acte du 24 avril, devant le notaire J.-J. Rény. Cependant, le propriétaire ne fut pas autorisé à maintenir cette concurrence avec le pont de Sainte-Marie ; car, sa requête inscrite en conséquence au Conseil de comté, le 7 janvier 1848, fut écartée à la séance suivante⁷.

Le pont sur chevalets, près de l'église de Sainte-Marie, fut désormais en service chaque été, bien qu'il lui arriva, comme en août 1848, d'être avarié ou emporté par l'eau. Joseph Morissette en avait fait les frais et ses descendants après lui l'exploitèrent comme pont de péage. Il en fut encore de même plus tard, quand ils érigèrent un pont de bois permanent. Au printemps, on installait les chevalets dans le lit de la rivière et les lambourdes y étaient assujetties par de grandes tiges de fer. Imaginons-nous quelque peu l'aspect rustique de cette construction branlante et comme les femmes nerveuses de cette époque devaient s'y aventurer avec une légitime frayeur ! À l'automne, avant que la glace prît, il fallait démonter le pont de toutes pièces, car, si on l'eût laissé en place pour l'hiver, la débâcle aurait tout emporté.

Mais, pour ces montages et démontages, le propriétaire du pont avait besoin de bras pour l'aider. Pour s'assurer le concours nécessaire, il avait convenu d'accorder le passage gratuit sur le pont, durant toute la saison, à un certain nombre de cultivateurs des environs, de l'autre côté de la rivière. Les plus vieux paroissiens se souviennent bien de tout cela ; et ils se rappellent aussi que l'on ne commençait pas à placer les travées sans avoir, au préalable, à genoux et tête nue, récité les litanies.

Quelques années après l'érection de la paroisse en municipalité distincte et l'établissement d'un Conseil pour l'administrer, Joseph Morissette, fils, s'adressa à ce conseil pour en obtenir le permis de traversier. Malgré le privilège antérieur, la loi tracassière exigeait cette formalité. Le permis fut accordé, mais après discussion, à la séance du conseil du premier

lundi d'août 1861, pour valoir d'abord jusqu'au 1er janvier suivant. Voici le tarif qui fut approuvé « pour le temps depuis la débâcle des glaces du printemps jusqu'aux premières glaces d'automne » ; hors de cette période, prix à convenir entre les parties⁸.

Tarif autorisé par le Conseil municipal de Ste-Marie, en 1861, pour la traverse sur le pont volant de Joseph Morissette ; on se souviendra que le denier valait 2 cts :

Voiture à deux roues : 2½ deniers ; Voiture à quatre roues : 4 d. ; Calèche : 3 d. ; Voiture à 4 roues et 2 chevaux : 5 d. ; Cheval et conducteur : 1½ ; Pour un taureau : 1 ; Pour un cochon : ½ ; Pour une personne : ½ ; Par quintal : ½ ; Par poche de légume et autre : ½. Pour traverser une voiture en bac avant que le pont soit mis ou l'automne, après qu'il est ôté, par traverse : 4 d.

Par cette dernière mention, nous voyons que le bac n'était pas complètement oublié et servait encore dans les entre-saisons.

Le permis de Joseph Morissette fut renouvelé par le Conseil municipal, le 14 avril 1862, pour deux ans ; on fixait un denier comme tarif pour le passage d'une personne en canot depuis la débâcle jusqu'au 15 mai. Renouvellements successifs de permis, le 11 avril 1864, le 17 avril 1865, le 8 avril 1867, etc. On pourrait prolonger l'énumération, car la loi ne permettait pas d'octroyer le permis pour plus d'un an ou deux. En 1876, on commence à demander \$2.00 pour le privilège. Le 8 mars 1880, la rétribution est rendue à \$4.00, et l'on approuve une nouvelle échelle des tarifs de la traverse ; peu de changements, du reste, mais on donne le prix en centins et non plus en deniers.

L'existence d'un pont sur chevalets depuis de longues années, pont auquel on s'était habitué et qui satisfaisait jusqu'à un certain point aux besoins de la région, explique dans une **large mesure le retard** apporté à l'**édification d'un** pont permanent dans le village Sainte-Marie. La mésaventure de la première entreprise exerçait peut-être encore son influence sur les esprits. Enfin, le privilège exclusif dévolu aux mains d'un particulier et renouvelé comme par **routine d'année en année, restreignait la** possibilité d'une grosse entreprise. **Sans doute** la famille **Morissette se fût** empressée davantage, si le **Conseil municipal** eût fait mine de lui refuser son **permis**. **Mais** on avait égard au fait qu'elle possédait « à grands frais tout ce qui était nécessaire pour traverser en toute saison et en tout temps les personnes **qui s'y** présentaient » et que, par ailleurs, **il ne se** rencontrait personne pour **faire opposition**⁹. **Ainsi s'explique que** le village de Sainte-Marie, **probablement alors le plus** gros centre de

toute la vallée de la Chaudière, fut devancé en cette matière par d'autres localités. Le premier pont de bois permanent, dans la Beauce, fut érigé à St-François, en 1850-51¹⁰.

Le 18 octobre 1879, on bénissait un autre « pont fixe permanent » nouvellement construit en face de la terre d'Henry Crawford, entre les paroisses de Sainte-Marie et de Saint-Bernard, à l'endroit du pont de Scott actuel : le Conseil de Sainte-Marie accordait à son propriétaire, David Bacquet dit Lamontagne, un permis de traverse payante, à la séance du 2 février 1880.

Mais Joseph Morissette, fils, le deuxième du nom¹¹, dans ses requêtes périodiques au Conseil pour le renouvellement de sa licence, savait habilement mettre de l'avant, comme argument en sa faveur, le projet d'un pont permanent, et cela depuis plusieurs années. Il comprenait que l'entreprise s'imposait. Dans sa requête du 3 février 1871, il disait que « le seul moyen d'obtenir cet heureux résultat serait l'érection d'un pont solide et durable » . . . « Le pétitionnaire, tant par lui-même que par ses auteurs, a possédé et possède depuis plus d'un demi-siècle le terrain ayant appartenu aux co-propriétaires du pont dont la construction avait été autorisée en 1818 . . . et aurait l'intention d'ériger avant longtemps un pont stable sur la rivière Chaudière . . . » Intentions, promesses, tout cela devait finir un jour par se réaliser.

L'érection d'un pont de péage permanent requérait-elle, d'après la loi, une approbation expresse du Parlement? Nous ne saurions dire. Toujours est-il que Joseph Morissette, pour asseoir son entreprise sur une base solide, crut devoir s'autoriser d'une loi de la Législature. Elle fut sanctionnée le 10 juin 1884 (Statut 47 Victoria, ch. 80) : « Acte autorisant Joseph Morissette de la paroisse de Sainte-Marie, dans le comté de Beauce, à construire un pont de péage sur la rivière Chaudière ». Vu qu'un pont permanent, dit-on, « serait d'un très grand avantage à la paroisse de Saint-Sylvestre » . . . et autres cantons avoisinants, on accorde le privilège exclusif de la traverse payante sur trois milles de chaque côté du pont projeté, pourvu « qu'aucun péage ne soit chargé ou perçu des élèves allant ou revenant des écoles, des personnes à pied, allant ou revenant du service divin les dimanches et jours de fête d'obligation, des ministres de l'évangile, des convois funèbres et des personnes en voiture ou à pied qui les forment ». Des amendes sont prévues pour châtier quiconque contreviendrait à ce privilège. Le pétitionnaire a un délai de trois ans pour construire le pont permanent. Les tarifs approuvés sont les suivants : voiture à deux chevaux : \$0.20 ; voiture à quatre

roues à un cheval ou deux bœufs, 10 cts ; voiture à deux roues, carriole, sleigh ou traîneau, par un seul animal, 8 cts ; personne à cheval, 5 cts ; cheval libre, 4 cts ; bête à corne, mouton ou cochon, 2 cts ; personne à pied. 1 ct.

La permission obtenue, il s'agissait de construire. Or, Joseph Morissette avait fait donation, quelques années auparavant, de ses biens immeubles à son fils Georges Morissette¹². Il ne lui restait donc pas de terrain dont il fût légalement propriétaire. Et cela explique un contrat, qui serait autrement fort étrange, par lequel Georges Morissette remet à son père, gratuitement, au sud-ouest de la rivière, un terrain de 30 pieds de front sur la profondeur depuis la rivière jusqu'à la « route de l'Église », et un autre terrain semblable joignant le grand chemin, du côté du village, les deux terrains « pour la terrasse devant servir à l'érection d'un pont de péage permanent que le cessionnaire se propose de construire à cet endroit »¹³.

En possession légale du terrain dont il avait besoin, Joseph Morissette pouvait sans obstacle conclure le marché de construction du pont de bois, ce qui fut fait le même jour, 7 février 1885¹⁴. C'est Jean-Baptiste Bélanger, de St-Charles de Caplan, comté de Bonaventure, qui entreprenait de « faire et parfaire bien et deument et comme suit tous les ouvrages en bois, fer, pierre et autres choses nécessaires pour la construction et érection parfaite et entière du dit pont, suivant les règles de l'art et d'après le principe ou le système de clefs pour lequel le dit M. Bélanger a obtenu un brevet d'invention. » (Ottawa, 5 avril 1884). Un plan était préparé par Elzéar Charest, architecte de Québec et fourni avec les devis, pour recevoir la signature des parties, témoins et notaire ; mais, après cette formalité, Bélanger était autorisé à retirer le plan pour servir durant la construction. Comme conséquence, on pouvait s'y attendre, ce plan, qui nous aurait tant intéressé, n'a jamais été remis avec le contrat. À son défaut, nous avons retrouvé une ancienne photographie, dont nous pourrions tirer parti, et il y a quelques détails dans le contrat lui-même.

Tout d'abord, le pont est construit en bois ; le bois des arches en cèdre, le reste en épinette. Le pont doit avoir trois arches ; par conséquent il y a deux cages ou piliers au milieu de la rivière. Ces piliers sont en pièces d'épinette, pour la partie baignant dans l'eau, et en cèdre au-dessus, le tout rempli de pierre ; du côté du courant chaque pilier est protégé par un taille-glace lambrissé. La hauteur des arches doit être de 36 à 40 pieds, et la distance entre les piliers de 120 pieds, pour laisser passage aux radeaux ou vaisseaux. La largeur du pontage

est de 18 pieds. Les deux terrasses ou côtes d'approche sont à la charge de l'entrepreneur, mais Joseph Morissette fournit la moitié de la main-d'œuvre, le terrain et le matériel. Pour le reste de l'entreprise, Bélanger fournit le matériel appareillé. Si ce dernier veut mettre des experts pour la surveillance des travaux, il le fera à ses frais. Il est bien entendu, du reste, que le pont ne sera accepté qu'après avoir été examiné par un inspecteur du gouvernement. D'après ces devis et conventions, le prix du marché est fixé à \$1,700.00 payables par versements, \$200.00 après le parachèvement de chaque pilier, \$200.00 après l'aménagement des deux terrasses, \$600.00 pour les arches, à mesure qu'elles seront terminées, enfin \$500.00 à l'expiration de deux années. Tel fut le marché pour la construction du premier pont permanent à Sainte-Marie.

Le pont devait être ouvert au public, à moins de raison majeure, pour le 15 septembre de la même année, 1885. On n'eut pas, cette fois, à enregistrer de catastrophe, comme en 1820, et les travaux progressèrent suivant les prévisions, puisque, le 1er octobre, on procédait à la bénédiction solennelle du nouveau pont¹⁵. L'Archevêque de Québec, Son Excellence Mgr Elzéar-Alexandre Taschereau, futur Cardinal, honorait de sa présence sa paroisse natale, en cette circonstance. La grand'messe fut chantée à l'église par M. Charles Bourque, curé des Saints-Anges, assisté de MM. Naud et Gouin, comme diacre et sous-diacre. À la bénédiction du pont, présidée ensuite par Mgr Taschereau, assistaient plusieurs curés voisins, une grande foule de paroissiens et de visiteurs. On avait désigné certains personnages de marque pour servir de parrains au nouveau pont, entre autres : l'honorable Jean-Thomas Taschereau, juge retraité de la Cour Suprême, de Québec, l'hon. sénateur Joseph Bolduc, de Saint-Victor, l'hon. Jean Blanchet, ministre au parlement de Québec, Linière Taschereau, de Saint-Joseph, député de Beauce au Fédéral, etc., etc.

Mais, comme c'est l'usage de faire quelque cadeau, quand on est « de cérémonie » les parrains s'entendirent pour verser à la fabrique de Sainte-Marie la modeste somme de \$50.00, à fonds perdu « pour qu'une grand'messe soit chantée tous les ans à la chapelle Sainte-Anne de Sainte-Marie de la Beauce ou à l'église paroissiale, si la chapelle Sainte-Anne cessait d'exister, un des jours du mois de mai de chaque année, pour demander à Dieu que le pont construit par le dit Joseph Morissette soit préservé de tout accident... »¹⁶. La fabrique, qui avait accepté cette fondation, le 11 octobre, proposait en même temps que des remerciements fussent « adressés au Sieur Joseph Morissette, pour avoir bien voulu assurer par des clauses contenues dans sa charte... le passage gratis aux per-

sonnes de cette paroisse dans l'accomplissement des devoirs religieux ou dans les convois funèbres ».

Dix années désormais vont passer. Dix années, c'est bien peu d'existence pour un pont, fût-il un pont de bois, qui se décore du qualificatif de pont permanent. La force de l'homme et ses édifices les plus solidement réalisés sont bien souvent renversés par la force irrésistible des éléments de la nature, quand la Providence le permet. Sainte-Marie, pour sa part, en a fait plusieurs fois l'expérience, dans ses deux siècles d'histoire. Mais, cette fois-ci, au printemps de 1896, c'est toute la Beauce, on pourrait dire toute la province, qui passe par l'épreuve. La saison froide s'étant prolongée outre mesure, elle a été suivie d'une fonte très rapide de la neige et de débâcles dévastatrices. Nous aurons l'occasion de revenir en un autre moment sur ces événements et de donner plus de détails sur les dégâts causés spécialement dans la Beauce. Notons toutefois que le long de la rivière Chaudière et de la rivière Etchemin, pas moins de vingt ponts, tant privés que publics, au dire des journaux, ont été emportés. Apparemment tous les ponts depuis Saint-Georges jusqu'à Saint-Maxime inclusivement ont subi le même sort, entre le 17 et le 22 avril. Le pont du chemin de fer Québec Central, à la jonction de Beauce, n'a pas été épargné. *L'Événement* du lundi, 20 avril, écrit au sujet de Sainte-Marie : « Le village est inondé. Le pont sur la rivière Chaudière a été emporté. Plusieurs maisons ont été endommagées et l'eau s'élève encore . . . ». Restons-en là. Le pont de bois permanent de Sainte-Marie était anéanti.

L'année 1896 se termina sans que la construction d'un nouveau pont fût entreprise. Pour rappeler les jours anciens, qui n'étaient pas encore très loin, le bac sut de nouveau faire bonne figure. Mais il y avait urgence de remettre les choses au normal. Joseph Morissette, déjà vieux, devait passer pour cela la barre à son fils Georges, le 2 février 1897. À cette date, devant le notaire Thomas Lessard, il lui faisait¹⁷ donation de ses biens meubles et immeubles, apparemment tout ce qu'il possédait. Il y avait entre autres, au côté sud-ouest de la rivière, un emplacement au nord-ouest de la route de $\frac{1}{2}$ arpent de front sur l'écore, par un arpent de profondeur, endroit où devait déjà se trouver depuis longtemps la maison du donateur (cadastre no 82) ; au côté sud-est de la route, près de la rivière également, un autre emplacement de $1\frac{1}{2}$ arpent de front par $\frac{1}{2}$ arpent de profondeur (cadastre nos 92 et 93) ; un autre terrain, au nord-est de la rivière, étant la montée du pont du côté du village ; enfin Joseph Morissette et son épouse, se réservant leur vie durant le droit

de passage gratuit, cédaient à leur fils les droits du pont de péage, encore en vigueur, suivant la charte de 1884.

C'est donc Georges Morissette qui, le 6 février 1897, assumait la responsabilité de la reconstruction, dans un marché avec Philéas Beaudoin, de Scott¹⁸. « À l'endroit de l'ancien pont de péage en bois de M. Joseph Morissette, et à ce dernier accordé par le Gouvernement de la Province de Québec, selon sa charte . . . » Philéas Beaudoin s'engageait, moyennant \$4,000.00, à construire un pont de 500 pieds de longueur, sur 16 de largeur, en deux arches de 24 pieds de hauteur à leur centre. L'entrepreneur adoptait un modèle de son invention, pour lequel il avait obtenu un brevet du gouvernement fédéral (no 54269), le 3 décembre 1896. Ce devait donc en être la première application.

Assez de citoyens encore vivants ont vu le pont en question et même l'ont vu construire, pour que nous nous dispensions de le décrire en détail ; nous en avons, du reste, de bonnes photographies. Toute la structure du pont était en acier ; le pontage seulement était en madriers d'épinette blanche. Contrairement au pont précédent, celui-ci n'avait que deux arches ; par conséquent les deux anciens piliers ou leurs débris ne furent pas utilisés. De chaque côté de l'unique pilier central, on aperçoit encore, quand la rivière est basse, les pierres des deux piliers abandonnés. C'est le propriétaire du pont, Georges Morissette, qui s'engageait à faire les deux quais aux extrémités et le pilier central, ce dernier en pierre de rang bosselée, de 40 pieds de long, 15 pieds de large et 27 pieds de haut. L'entrepreneur devait ensuite se mettre à l'œuvre, terminer son travail pour le 1er octobre et le soumettre à l'approbation d'un ingénieur provincial, avant qu'il fût accepté par le propriétaire.

Il est intéressant de noter que le principe de la construction était en quelque sorte celui d'un pont suspendu ou plus exactement de deux ponts, chacune des deux arches considérée séparément. On pouvait l'assimiler au dire des techniciens, à la forme de ponts appelés « Bowstring »¹⁹ : un arc avec sa corde. L'arc, c'était la superstructure en fer, formant un cintre et supportant par des tirants le pavé ou tablier, à tous les six pieds. La corde de l'arc, c'étaient les deux câbles d'acier, de deux pouces de diamètre, qui étaient tendus en-dessous du pont ; leurs extrémités étaient soudées dans une masse de plomb, et sur ces extrémités venaient s'arc-bouter les extrémités de la superstructure, de sorte que la tension des câbles empêchait l'arc supérieur de s'affaisser sous le poids du tablier. Le principe était ingénieux, la construction légère, quoique sujette à des oscillations au passage des voitures.

L'on se mit donc à la construction, avec des retards de diverses sources. Le fait que l'acier était préparé chez Demers, à Lévis, et expédié au fur et à mesure par chemin de fer, n'était la moindre raison. Toujours est-il que le 1er octobre était passé avant que les travaux fussent notablement avancés. L'hiver allait prendre, et il prit en effet, prématurément, pour provoquer un nouveau et malencontreux désastre. Après la mi-novembre, la glace se forma sur la rivière et eut le temps d'épaissir pendant quelques jours. Survint une pluie abondante qui fit monter la rivière et provoqua une débâcle. À ce moment-là, l'arche du pont, du côté du village était en place, pratiquement terminée ; mais on n'avait pas enlevé les échafauds qui la soutenaient au-dessus de la rivière pendant la construction. C'est pour cette raison que l'accident se produisit. Le samedi, 27 novembre, vers 2.30 heures de l'après-midi²⁰, les échafaudages et le pont s'écroulèrent sous la poussée des glaces, en présence de presque toute la population du village accourue sur les lieux, avec le pressentiment de ce qui allait arriver. C'était un désastre ; et le malheureux entrepreneur qui en était victime s'en serait bien passé, alors que déjà s'annonçait pour lui un déficit. C'était bien sa faute si les premiers calculs avaient été imparfaits ; mais un tel accident n'était pas dans le champ des prévisions et il n'avait pas pris d'assurances pour parer à de semblables risques. Incapable de reprendre l'entreprise pour le prix convenu d'abord, Philéas Beaudoin s'adressa à Georges Morissette pour qu'il l'aidât à supporter les dommages encourus. Une somme additionnelle de \$1,000.00 lui fut promise, payable huit jours après l'acceptation des travaux par le gouvernement, à condition qu'il eût désormais avec lui et à ses frais un ingénieur compétent²¹. Ainsi fut fait ; et le pont se construisit, avec des modifications appréciables, au cours de l'hiver 1897-1898²². En avril suivant, il était ouvert à la circulation publique. Quant à Georges Morissette, il réussit à obtenir du gouvernement, le 30 mai 1899, un octroi de \$800.00 pour les dépenses supplémentaires qu'il avait encourues.

La mort vint chercher le propriétaire du pont, à l'âge de 49 ans et 11 mois, le 17 août 1905. Il avait fait son testament, devant le notaire Lessard, le 22 janvier de la même année. Sa veuve, Célanire Morency, lui succéda dans l'exploitation du pont de péage. Cependant, le privilège accordé à Joseph Morissette, d'après la charte de 1884, n'était valable que pour 30 années. La population de Sainte-Marie, comme celle de Saint-Elzéar et de Saint-Sylvestre surveillait cette échéance et avait hâte de se soustraire de quelque façon à une si encombrante servitude.

Nous entrons ici dans une série de tractations, de pourparlers et d'événements consécutifs, sur lesquels la documentation abonde, comme c'est le cas aujourd'hui dans toutes les affaires de quelque importance. Il faudra forcément nous limiter aux points les plus saillants, d'autant plus que bien des acteurs de ces scènes sont encore vivants et que ce serait un développement beaucoup trop long de tout donner dans les détails.

La première fois que l'opinion publique se met officiellement en alerte, c'est à la séance du 5 février 1916, au Conseil municipal du village de Sainte-Marie : on propose de demander à Mme Georges Morissette le prix qu'elle exigerait pour la vente de son pont²³. Car, malgré l'expiration de la charte, le pont était sa propriété ; elle en avait la maîtrise et pouvait continuer à l'exploiter comme pont payant. La seule chose qu'elle ne pouvait plus empêcher, c'était la construction d'un autre pont dans le voisinage. Il va sans dire que la première démarche à faire par les corps publics pour supprimer le pont payant, était de l'acquérir et d'en faire un pont libre. Mais il faut croire que la demande de Mme Morissette de 13 ou 15 mille dollars pour la vente du pont, parut exagérée, puisqu'on tourna les démarches vers une autre direction.

Après une vingtaine d'années d'existence, soit défectuosité de construction, soit négligence d'entretien, le pont Morissette donnait, paraît-il, certains signes de faiblesse et de dislocation. À la séance du 12 février 1916, le Conseil du village prend de nouveau en considération l'opportunité d'un pont libre, mais désire savoir à quoi s'en tenir sur la valeur du pont Morissette et s'il est bien conforme aux règlements ; on décide de faire venir un ingénieur du gouvernement pour obtenir un rapport en la matière. Par suite des démarches du député local, M. Arthur Godbout, M. Ivan Vallée, assistant-ingénieur des Travaux Publics, est dépêché, le 6 juin, pour faire l'inspection du pont, et produit son rapport trois jours après²⁴. En résumé, les conclusions de ce rapport sont les suivantes : il n'y pas de garde-corps suffisants, le quai du nord-est est démantelé, l'ensemble est loin d'être recommandable et ne peut servir qu'au trafic léger, encore qu'on doive y faire quelques réparations urgentes ; le pont ne vaudrait tout au plus que \$8,000.00. Quant à la construction d'un nouveau pont pour le trafic lourd, tel qu'on souhaite l'obtenir, elle coûterait environ \$22,000.00. Ceci est écrit le 9 juin 1916. Le même ingénieur jugera à propos, dès le 7 mars 1917, de faire savoir que c'est plutôt \$27,000.00 qu'on doit s'attendre à déboursier. Nous verrons que les deux estimés n'approchaient guère la réalité.

Le pont Morissette ne répondait donc plus aux exigences. Il ne pouvait être question que de le remplacer et il s'agissait pour le moment de savoir sur quelles finances l'on pouvait compter, avant de lancer l'entreprise de la reconstruction. Puisqu'on trouvait la propriétaire du pont intraitable, on ne s'en occuperait pas, jusqu'au jour où on serait en mesure d'entreprendre un nouveau pont à côté du sien ; elle finirait bien par se rendre après ces procédés teintés d'intimidation.

L'opinion publique était suffisamment préparée pour accepter favorablement une campagne de souscription volontaire en faveur d'un nouveau pont, qui serait un pont libre. Il y avait de l'argent en abondance à cause de la guerre : c'était la prospérité. Des listes de souscriptions circulèrent dans le village et dans les rangs de la paroisse ; des citoyens étaient désignés par leur Conseil respectif pour faire la sollicitation, surtout au cours des mois d'août et de septembre 1916. À la séance du 12 août²⁵, le Conseil du village demandait au maire de s'entendre avec les maires de Saint-Elzéar et de Saint-Sylvestre pour recueillir simultanément des souscriptions dans ces deux paroisses, intéressées elles aussi dans l'entreprise. Le pont de Sainte-Marie est en effet un pont de comté, c'est-à-dire qu'il est appelé à desservir plus qu'une paroisse.

Le résultat de cette première campagne fut très satisfaisant. Il est vrai que l'argent n'était pas versé tout de suite, qu'il ne devait l'être que par termes au cours de dix années ; mais on s'y engageait sous sa signature et devant témoins. Il y eut une souscription de \$500., deux de \$300., une de \$200., une de \$150., et plusieurs de \$100.00. Les sommes ainsi promises se montèrent, pour le village de Sainte-Marie, à \$2,643.00, pour la paroisse, à \$3,300.00, pour Saint-Elzéar, à \$3,275.00 ; le chiffre de Saint-Sylvestre n'apparaît pas à la liste. Ainsi, à l'automne de 1916, les perspectives étaient encourageantes, et l'on put se bercer, l'hiver, au coin du feu, en rêvant au nouveau pont qu'on ne manquerait pas de voir s'élever l'année suivante.

Entretemps, on avait attiré sur l'affaire l'attention du Conseil de Comté, dont le siège était à Beauceville. Les procédés de ce Conseil étaient requis dans la circonstance, parce qu'il s'agissait d'un pont de comté, et aussi parce qu'on n'aurait jamais trop de poids pour entraîner le plus possible le plateau de la balance gouvernementale. Une requête de plusieurs citoyens de Sainte-Marie en faveur d'un nouveau pont fut prise en considération, le 14 mars 1917, au Conseil de Comté, et le secrétaire de ce conseil, Charles Bolduc, fut nommé surintendant spécial pour aller

faire enquête et préparer un rapport en conséquence. Le 24 avril, il était à Sainte-Marie, entouré d'une assemblée considérable de paroissiens. On réitère la demande unanime d'un pont en fer libre ; on examine le pont Morissette et l'on conclut que le Conseil de Comté devra s'approprier ce qu'il y a d'utile dans ce pont et surtout l'emplacement, en vue de reconstruire au même endroit un autre pont en fer, sous la surveillance et selon les plans de l'ingénieur du Gouvernement. Les plans sont en voie d'être mis à point au cours du mois de juin. On devra ensuite demander des soumissions, et, si la chose est possible, on verra les travaux terminés le premier décembre²⁶.

C'est donc le Conseil de Comté qui prend en mains toute l'affaire. À la séance du 13 juin 1917, il délègue son secrétaire, Charles Bolduc, auprès de Mme Georges Morissette pour lui offrir la somme de \$8,000.00 comme prix d'achat de son vieux pont. À la séance du 17 juillet, le procès-verbal ci-dessus est adopté en son entier ; mais on attend encore les plans de l'ingénieur. Les deux maires de Sainte-Marie, Ernest Larue et Joseph Voyer, sont autorisés à signer le contrat d'acquisition du pont Morissette.

Mme Morissette a demandé quelques jours pour réfléchir, quand on est allé, le 15 juin, lui offrir \$8,000.00 pour son pont. Tout le monde, en effet, n'attend que cette décision. Mais elle n'est plus libre de réclamer autant qu'avant ; il faut bien qu'elle en rabatte, car sa position a faibli et on la menace d'expropriation. Par ailleurs, le Ministère des Travaux Publics, dans une lettre du 7 février 1917, a promis qu'il payerait comptant \$8,000.00 pour le vieux pont. C'est une somme qui se prend bien, même en période de prospérité ; plus d'un s'y laisserait tenter. Enfin, le consentement est accordé, au début de juillet²⁷. Le contrat de vente définitif est signé le 16 du même mois, devant le notaire G.-S. Théberge. Un ordre en conseil du Gouvernement de la Province, émané le 12 juillet, a autorisé le ministre des Travaux Publics, l'honorable L.-A. Taschereau, à signer le contrat, et à verser le prix de \$8,000.00 comptant à Mme Morissette. Le Gouvernement fait aussi les frais du contrat et de l'enregistrement. Le Conseil de Comté agit comme acquéreur dans cette transaction, versant la somme nominale de \$1.00 pour l'achat du pont et « s'engageant à le maintenir à l'avenir en parfait état jusqu'à reconstruction projetée et exempt de tous droits de péages ».

Maintenir le pont en parfait état jusqu'à reconstruction. . . Qu'est-ce à dire ? On était donc moins pressé de bâtir un nouveau pont ? Oui, c'est bien cela, maintenant qu'on tenait l'ancien. Mais une autre circons-

tance venait subitement de refroidir les envies de nouveauté. Une désastreuse inondation s'était abattue sur Sainte-Marie, le 18 juin et jours suivants, causant deux pertes de vies humaines et des dommages incalculables à la propriété. Le chemin du village, nouvellement incorporé, avait été coupé de tranchées profondes en plusieurs endroits. Ainsi donc, ni le Conseil municipal, ni les particuliers n'avaient le goût, pour le moment, d'assumer une entreprise aussi coûteuse. Pendant que le Conseil du village, d'un côté, suppliait le Gouvernement de la Province, de secourir la population éprouvée, de l'autre, il pressait les conseils municipaux de Saint-Elzéar et de Saint-Sylvestre de souscrire le plus haut montant possible pour la réfection du pont²⁸. De son côté, le Conseil de la paroisse de Sainte-Marie, à sa séance du 24 juillet, nommait Joseph Voyer, maire, comme officier spécial pour inspecter le pont Morissette et y faire les travaux les plus urgents.

On en était là dans les procédés ; le Gouvernement avait versé les \$8,000.00, Mme Morissette les avait encaissés ; les Conseils du village et de la paroisse avaient sonné la charge sans répit depuis 18 mois, avec accompagnement du Conseil de Comté. On venait de faire marche arrière, en raison de l'inondation du milieu de juin. Espérait-on s'arranger pour le mieux après tout cela ? On se trompait grandement, et la Providence ménageait une surprise. Ne voilà-t-il pas que, le 30 juillet, la rivière gonfle de nouveau, déborde, et monte avec une vitesse effrayante.

Ce n'est plus une rivière ; c'est une mer tourmentée roulant en torrent. On dirait qu'elle veut se surpasser elle-même et battre son propre record, en dépassant de trois pieds le niveau de la dernière inondation. À l'Enfant-Jésus, le pont de bois des voitures cède sous la pression et se lance dans le courant. Des granges, ici et là, en font autant. De bonne heure, le 31 juillet, le pont de Sainte-Marie subit l'assaut de ces redoutables épaves. Il n'y peut résister, s'affaisse et se laisse entraîner à la dérive, à moitié supporté par son pavé en bois et par les débris flottants qui lui ont donné le coup de mort. Il va s'échouer, tout tordu, sur l'écore de la rivière, dans le bas du village. Par bonheur, le pilier et les quais demeurent en place, et c'est tout ce qui reste d'utilisable après la catastrophe. Car on ne songe pas un instant à relever le vieux pont, et ce qu'on peut faire de mieux, c'est de le vendre, pour le bois et le vieux fer, à J.-A. Gendron, de Saint-Georges, par acte sous seing privé, du 29 août 1917. Moyennant la somme de \$300.00, à partager entre les deux

municipalités de Sainte-Marie, l'acquéreur obtient les débris du pont, à prendre « aux endroits où il se trouve actuellement »²⁹.

Et voilà que la traverse en bac va revivre comme dans les beaux jours d'autrefois. En effet, on ne peut se passer longtemps d'une traverse publique au village de Sainte-Marie. Dès le 6 août 1917, le Conseil de la paroisse a décidé d'accepter la soumission que le Conseil du village demandera à cet effet³⁰. Le 9 du même mois, le Conseil du village accepte l'offre de J.-N. Doyon d'établir une traverse en bac payante, près de l'ancien pont, selon les taux précisés dans sa soumission. À cette fin, on lui accorde le privilège d'utiliser seul les côtes municipales près du pont, à condition que le bac soit conforme aux règlements de voirie et assez grand pour deux voitures avec chevaux attelés. Pourtant, ce premier plan ne paraît pas avoir été suivi et la traverse a été tenue par les municipalités sans frais de passage. On s'en rend compte par les notes acquittés pour la construction et l'installation du bac³¹. Ainsi, le prix du câble et des poulies, chez Samson et Fillion, a été de \$30.16 ; ce sont Joseph Voyer et Joseph Faucher qui ont dirigé le travail. Le premier traversier, payé par les municipalités, à l'automne 1917, est M. Alphonse Giroux. Au printemps suivant, le 4 mai 1918, le Conseil du village passe un règlement pour rendre la traverse payante, avec M. Albert Bilodeau comme traversier, pour la saison³². Mais, le Conseil de la paroisse s'étant opposé formellement à une traverse payante³³, le règlement est retiré et on laisse la traverse libre³⁴. La municipalité de Saint-Elzéar a souscrit la somme de \$125.00 pour partager dans les frais encourus pour le bac. Le coût total de l'installation, de l'entretien et du fonctionnement a été exactement de \$1,654.81, comme on peut le voir aux délibérations du Conseil du village³⁵.

La construction d'un nouveau pont en fer restait plus que jamais au programme, et on avait dû y revenir forcément, après la chute du pont Morissette. Dès le 23 août 1917, le Conseil de la paroisse envoyait une délégation au Parlement pour presser le commencement des travaux³⁶. Au début de décembre, les plans de l'ingénieur sont enfin obtenus. Le Conseil de Comté les accepte le 12 décembre ; les Conseils du village³⁷ et de la paroisse les acceptent également à leurs séances respectives du 15 et du 17 décembre, et l'on prie le Gouvernement d'accorder pour la reconstruction un octroi de 50% ou même plus, s'il est possible, vu les dommages subis à Sainte-Marie durant l'été, par les inondations. Il semble que ces démarches en viennent à produire le fruit désiré,

puisque, le 11 février 1918, le Conseil de la paroisse vote une adresse de remerciement au Ministre des Travaux Publics pour l'octroi accordé.

Entre temps, on a demandé et reçu des soumissions pour le nouveau pont. Ils s'agit surtout de la superstructure métallique. La soumission acceptée est celle de la Compagnie Phoenix Bridge, de Montréal, pour le prix de \$30,500.00. Devant le notaire Larue, le 23 janvier 1918, on signe le contrat ; la Compagnie est représentée par son ingénieur, Armand Sicotte ; Emile Carette et Joseph Voyer, maires, signent au nom du Conseil de Comté. La Compagnie fournit caution jusqu'à l'acceptation des travaux par l'ingénieur du Gouvernement, et elle s'engage à terminer la construction métallique deux mois après la préparation de la sous-structure, c'est-à-dire du pilier et des quais. La longueur totale de la charpente d'acier sera de 435 pieds et demi, en deux travées, et la largeur du pavé sera de 18 pieds.

Mais la Cie Phoenix Bridge n'est chargée que de la construction métallique. Un autre marché est passé le 26 mars 1918³⁸ entre le Conseil de Comté, avec ses mêmes représentants, et Joseph Morissette, maçon, de Sainte-Marie, pour le travail à faire au pilier central et aux quais des extrémités. Ces deux quais seront reconstruits à neuf et plus avancés vers le lit de la rivière. Quand au pilier, qui est en bon état, il sera seulement abaissé de deux rangs de pierres et nivelé avec du béton. De cette façon, malgré les apparences et malgré ce que plusieurs se sont imaginé d'abord, le nouveau pont dans son ensemble sera plus élevé au-dessus de l'eau que le précédent, car ce dernier avait des parties qui se trouvaient sensiblement au-dessous du pavé et se courbaient vers la rivière. Le prix des travaux sera de \$4,980.00, et ils devront être terminés dans le courant de juin. Un grand plan très détaillé, daté du 27 septembre 1917 et dressé par le département des Travaux Publics, accompagne ce contrat ; ce plan donne les détails des travaux à exécuter, avec une perspective du nouveau pont ; mais il fait voir aussi les deux piliers du premier pont de bois permanent de 1885, qui sont encore à fleur d'eau, de chaque côté du pilier central, ainsi qu'un autre quai, près de la rive sud-ouest, qui servait autrefois au flottage des billots.

Enfin, un troisième marché, passé entre les mêmes parties que le précédent, le 11 juin 1918³⁹, termine le cycle des contrats relatifs à la reconstruction du pont. Il s'agit, cette fois, du tablier ou pontage en béton armé, qui sera fait au prix de \$3,900.00. et que Joseph Morissette s'engage à exécuter dans un délai de trois semaines après le moment où la structure métallique sera en mesure de s'y prêter.

C'est donc ainsi que les travaux commencèrent d'assez bonne heure, au printemps de 1918, et se poursuivirent rondement durant l'été. Joseph Voyer, maire de la paroisse, avait été nommé surveillant au compte des deux municipalités et payé par elles. Un contremaître nommé M. Perron, dirigeait les travaux durant la construction métallique. Quelques difficultés s'élevèrent entre les municipalités et Mme Georges Morissette, au sujet d'empiètement fait sur son terrain et de détriment causé à elle-même et à ses voisins par le rehaussement de la côte du pont sur la rive sud-ouest de la rivière. On arriva à s'entendre en faisant opérer un bornage et en dédommageant financièrement Mme Morissette et ses voisins ⁴⁰.

Une lettre du 25 octobre 1918, de l'ingénieur Ivan Vallée au Conseil de Comté, nous apprend qu'à cette date la sous-structure, la superstructure et les approches étaient pratiquement terminées ⁴¹. À cette date aussi, il est fort probable que les piétons et même les voitures avaient déjà commencé de circuler sur le nouveau pont ; car on n'attendit pas pour cela que les travaux fussent complètement terminés. Aucune solennité ne marqua non plus l'inauguration, et, pour pouvoir dire qui traversa le premier, il faudrait instituer une enquête, où le prétendant à cet honneur amènerait des témoins.

Restait à payer la nouvelle construction, dont le coût véritable laissait loin derrière lui les estimés des premiers jours. Après des requêtes



Le pont de fer actuel (1918)

et des délégations réitérées auprès du Gouvernement — il en est question encore le 5 mai 1919, au Conseil de la paroisse —, on réussit à obtenir des octrois pour la somme de \$33,000.00, soit beaucoup plus que le 50% réglementaire; car le chiffre total de la dépense avait été de \$50,596.40⁴². La différence était à partager entre le Conseil de la paroisse et celui du village sur une base de répartition entre tous les citoyens intéressés; ils avaient cinq ans pour payer cette répartition. Mais les municipalités n'avaient que trois ans, et elles durent emprunter. Au Conseil de la paroisse, le 14 novembre 1918, on autorise le maire et le secrétaire-trésorier à emprunter sur billets à 6% les sommes nécessaires. Au Conseil du village, le 6 septembre 1919, on adopte une émission d'obligations au montant de \$11,500.00.

Mais il n'était que juste que la paroisse de Saint-Elzéar souscrivît sa quote-part dans le coût de la construction, comme elle devait bénéficier largement du nouveau pont. Sans forcer personne, le Conseil de Saint-Elzéar avait organisé une souscription libre, dans l'été de 1918, celle de 1916 ayant été mise de côté par décision du Conseil de Comté. Les sommes promises s'élevaient à un chiffre non spécifié, mais apparemment assez considérable. Le 2 août 1919, on avait perçu \$762.95 de Saint-Elzéar. Mais, dans la suite, les versements devinrent plus difficiles à recouvrer, à mesure que se dissipait l'enthousiasme des premiers jours. Dix ans après, en 1929, il restait encore \$1,723.00 d'arrérages, et l'on devait se servir de la loi pour décider ceux qui croyaient avoir fait jadis de trop généreuses promesses.

Le pont de fer de Sainte-Marie avait été construit sous la direction principale du Conseil de Comté et le Gouvernement en avait fait les frais les plus considérables. Mais ni le Conseil de Comté ni le Gouvernement ne se souciaient sans doute d'en assumer la responsabilité à venir. C'est pourquoi les deux municipalités de Sainte-Marie durent accepter d'en prendre l'entretien à leurs charges⁴³. C'est ainsi qu'on les verra, le 3 mars 1919⁴⁴, ordonner l'installation d'affiches défendant aux voitures de trotter sur le pont, plus tard le peinturage de la charpente métallique, ou encore l'éclairage de la voie.

Mais, pour une raison difficile à préciser, le pont n'avait pas reçu d'inauguration officielle ni de bénédiction religieuse. Il était évidemment trop tard, à l'automne de 1918, l'automne de la grippe espagnole, et dans la suite on avait négligé la chose. Mais, dans l'automne de 1921, la population se mettait en branle pour faire de grandes fêtes le printemps suivant. Le 3 octobre, le Conseil du village votait \$200.00⁴⁵ et la

paroisse, vers le même temps, une somme de \$300.00, pour préparer la bénédiction solennelle du pont. La cérémonie eut lieu le 24 mai 1922, à trois heures et demie, présidée par Mgr J.-Édouard Feuiltaut, curé de la paroisse, nouveau Prélat Domestique, en présence de l'honorable H.-S. Béland, ministre de la Santé à Ottawa et député fédéral de Beauce, de l'honorable J.-E. Caron, ministre de l'Agriculture à Québec, et de M. Hugues Fortier, député de Beauce au provincial. Tous ces éminents personnages honorèrent de leur parole l'assistance nombreuse qui se trouvait à la cérémonie. Ainsi fut inauguré officiellement, bien que sur le tard, le pont actuel de Sainte-Marie, dont la structure robuste et massive semble défier pour toujours les atteintes des éléments, à moins que ne survienne — Dieu nous en préserve — quelque cataclysme plus effroyable encore que ceux des temps passés.

RÉFÉRENCES

1. Archives Publiques, Série S. et *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, 1831, p. 134.
2. *Journaux de la Chambre . . .*, 1831, Appendice DD.
3. *Patents of Canada from 1824 to 1849*, in-4, 566 pp. et 37 planches, Toronto, Lowel and Gibson, 1860, page 85, brevet no. 28.
4. APC, Série S. et *Journaux de la Chambre . . .*, 1935-36, p. 88.
5. AAQ, *Lettres*, 23 mai 1848.
6. FSM, *Comptes et Délibérations*, II, page 54.
7. Un nommé John Lambly avait d'ailleurs pris l'initiative d'une traverse en bac au même endroit, depuis le 16 mars 1842 (AJB, notaire J.-J. Rény).
8. On se rappellera que le denier valait deux cents.
9. Minutes du Conseil municipal de Ste-Marie, séance du 1er mai 1871.
10. *L'Éclaireur*, 28 juillet 1932.
11. Joseph Morissette, père, avait fait donation à son fils des droits et de tout le matériel de la traverse, bois du pont, bacs, canots, etc., en plus un emplacement, au nord-ouest de la route du pont, avec, sans doute, une maison dessus construite, qui fut la propriété de Mme Vve Georges Morissette jusqu'à 1917; acte devant J.-B. Bonneville, 21 janvier 1862.
12. Notaire L. Laliberté, vers le 19 octobre 1879.
13. Notaire J.-N. Chassé, 7 février 1885.
14. *Ibidem*.
15. On trouve le procès-verbal de cette célébration aux archives de la fabrique, Livres de Comptes, vol. II.
16. Greffe du notaire G.-S. Théberge, 24 décembre 1885.

17. D'autres transactions, tout de même, avaient précédé, entre le père et le fils, où le pont et le droit de la traverse étaient concernés: a) cession de Joseph à Georges Morissette, 18 mars 1895, notaire J.-N. Chassé; b) donation du même au même, 1er octobre 1886, notaire L. Laliberté; c) résiliation de la donation précédente, 2 février 1897, notaire Thomas Lessard.
18. Greffe du notaire Th. Lessard.
19. Rapport de l'ingénieur Ivan Vallée, 9 juin 1916; archives municipales de la Paroisse.
20. *L'Événement*, 29 novembre 1897.
21. Convention du 4 décembre 1897, notaire Thomas Lessard.
22. On pouvait lire dans *L'Éclair* du 28 juillet 1932, que le premier pont de fer sur la Chaudière fut celui de Saint-François, construit en 1898. Pour être juste, on devra admettre que celui de Sainte-Marie, qui était bel et bien un pont de fer, est au moins **contemporain**, sinon antérieur à celui de Saint-François.
23. Registres des délibérations, vol. I, p. 146.
24. Copie aux Archives du Conseil de la paroisse Ste-Marie.
25. Registre des **délibérations**, vol. I, p. 175.
26. Procès-verbal de Charles Bolduc, 14 mai 1917, copie aux archives du Conseil de la paroisse.
27. Déclaration de Dame Célanière Morency, notaire E.-E. Larue, 6 juillet 1917.
28. Registre des délibérations, 14 juillet 1917, vol. I, p. 219.
29. D'avance le 23 août, le Conseil de la paroisse avait approuvé la transaction; registre des délibérations.
30. Registre des délibérations.
31. Registre des délibérations du Conseil de la paroisse, 4 sept. 1917; registre des délibérations du Conseil du village, vol. II, p. 17.
32. Registre des délibérations, vol. II, p. 71.
33. Registre des délibérations, 6 mai 1918.
34. Registres du Conseil du village, vol. II, p. 77.
35. *Ibidem*, vol. II, p. 167.
36. Registre des délibérations du Conseil de la paroisse.
37. Délibérations du Conseil, vol. II, p. 50.
38. Greffe du notaire E.-E. LaRue.
39. Greffe du notaire Larue.
40. Lettre du 29 octobre 1918.
41. Archives du **Conseil du village**.
42. Délibérations du Conseil du village, vol. II, p. 142.
43. *Ibidem*, le 1er juillet 1920, vol. II, p. 195.
44. Délibérations du Conseil de la paroisse.
45. Registres des délibérations, vol. II, p. 281.

CHAPITRE XXXVI

Les chemins sous le régime municipal

Les trois lois municipales votées au début du gouvernement d'Union des deux Canadas, respectivement en 1845, 1847 et 1855, comportaient parmi leurs objectifs la décentralisation des pouvoirs touchant les chemins, les ponts, les cours d'eau et autres matières de nature strictement locale. Ainsi que nous le voyions à la fin d'un chapitre précédent, le premier conseil municipal de Sainte-Marie a usé de sa compétence au moins une fois, en verbalisant, à l'été de 1846, une nouvelle route entre les rangs Saint-Gabriel et Saint-Elzéar (3ème rang).

Puis s'est organisé un conseil de comté, sous le nom de « Dorchester, division no 1 »¹. À sa première séance, à Sainte-Marie, le 13 décembre 1847, le conseil a fait choix de l'arpenteur Jean-Pierre Proux comme « Député Grand Voyer » pour l'étendue du comté. Puis il a nommé les Inspecteurs et Sous-voyers des chemins et ponts et les autres officiers de paroisse spécifiés par la loi. La liste en serait trop longue à donner ici.

Le 13 mars 1848, vient une requête de plusieurs habitants du premier rang nord-est, dans le haut de la paroisse. Vu qu'ils ont maintenant près d'eux un moulin à farine, sur la rivière Giroux ou Belair, ils n'ont plus besoin d'aller au vieux moulin seigneurial et ils demandent d'être soulagés de leur contribution au pont sur la route qui y conduit. Cette route a beaucoup d'autres contribuables qui peuvent y suffire.

Pareillement, le 12 juin suivant, Georges Provost et d'autres habitants du centre de Saint-Gabriel demandent à être soulagés de leurs parts dans le haut de la route Carter, selon des procédés déjà entérinés le 12 juillet 1847, « par le ci-devant conseil municipal de **Ste-Marie de la Beauce** ».

Imitant cette démarche, la suite du rang Saint-Gabriel, depuis Charles Lacroix en descendant jusqu'à la rivière du Domaine, demande à être

1. Les procès-verbaux de ce conseil, du moins ce qui en reste, sont conservés au bureau du conseil du comté de Beauce actuel, à Beauceville.